MILITARY & VEHICLES TANK 10 fév. mars 2013

TANK & MILITARY VEHICLES

tank-zone.com

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

+ de 250 petites annonces
MILJEEP.COM

BASTOGNE

Recogne 2012

Dodge WC 20

Le char Churchill (4)

Le Renault R 35

Musée Royal de l'Armée • Char FT • Jeep : plaques d'instruction

L 13708 - 10 - F: 6,90 € - RD
BEL. : 7,90 € – CAN. : 8,20 CS – ITA. : 7,10 € – GR : 7,10 € – Port. cont. 7,10 €
UNE REVUE DU GROUPE

SALON
RETRO
MOBILE
AUTO · MOTO · PASSION
6 - 10 février 2013
Paris Expo Porte de Versailles
www.retromobile.com
Ventes aux enchères 8 février
comexposium

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Edito

Bonne année à tous,

2012 aura vu son lot de nouvelles réglementations, normes ou propositions contraignantes pour les propriétaires de véhicules de collection. Il y aura eu aussi quelques évolutions positives sur l'export temporaire de matériels de guerre ou le transport de canons tractés. 2013 s'annonce aussi -riche- que 2012 d'un point de vue administratif. L'année démarre en fanfare avec une refonte des permis de conduire qui ne seront pas sans conséquences pour les collectionneurs. Il est important de soutenir les différentes fédérations dans leur action auprès des élus ou du gouvernement pour souligner l'importance de la sauvegarde du patrimoine automobile et militaire par des particuliers.

Début février, vous pourrez nous retrouver sur le stand d'Histoire & Collections à Rétromobile. A cette occasion, nous organisons plusieurs dédicaces autour de 2 livres qui devraient ravir nos lecteurs : « La Traction sous l'Uniforme » et « La Jeep dans l'armée française ». (détail pages suivantes)

Dans ce numéro, un dossier spécial sur le rassemblement qui a eu lieu à Bastogne en décembre. Du côté des articles historiques et techniques, sont présentés les char Renault FT et R35, Le Churchill, le Dodge WC20 et une étude sur les plaques d'instructions de boite à gants.

P.F. Boselli

nº 10 fév. mars 2013

Sommaire

- Les news 4
- Le char Renault R35 8
- Dodge WC 20 20
- Le Sd.Kfz 7 (2e partie) 26
- Bastogne 2012 : le défilé 28
- Recogne-Cobru 2012 34
- Les « Nuts Days » du MRA 40
- La saga du Churchill (4e partie) 44
- Le char Mark IV 38
- GMC M135 CDN 56
- Renault FT : le char de la Victoire 62
- Plaque d'instruction de M201 67
- Petites annonces 70

Tank & Military Vehicles est sur facebook www.facebook.com/TMV.Magazine

Directeur de la publication : Pierre-François Boselli.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Emilien Pépin
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Rédaction : Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Baptiste Mongin, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Sanchez, Nicolas Stratigos.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Jean-Michel Boniface, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Raymond Giuliani, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Patrick Sarrazin, Eric Schwartz.
Administrateur du site : Antoine Viau.

Tank & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.
Assistante de la direction générale : Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.
www.tank-zone.com

Département publicité
(fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité :
Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94.
Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.

Département commercial professionnels
(fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing :
Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsable commerciale :
Nathalie Toutain. Tél. : +33 (0) 1 40 21 15 39.
E-mail : n.toutain@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" :
Hayette Amar. Tél. : 01 40 21 07 76.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton.
Tél. : 01 40 21 18 24.

Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.
Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap
Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86
E-mail : lroland@mercuri-presse.com

Vente au détail
www.librairie-ac.com
Contact fournisseurs : Céline Vandebeek
Tél. : 01 40 21 15 34
E-mail : c.vandebeek@histecoll.com

Diffusion pour la Belgique :
Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles.
Abonnements : 02/555.02.17.
Administration des ventes : 02/555.02.21.
Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0402415-14
e-mail : press@tondeur.be

PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : 0114 K 89721
ISSN : 2259-3810
© Copyright Histoire & Collections 2013.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« MADE IN FRANCE »

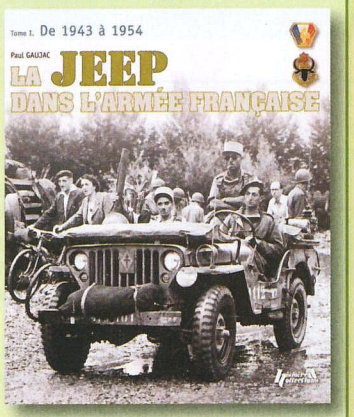
Les News de Tank & Military Vehicles

Par Pierre-François Boselli

Rétromobile 2013 spécial dédicaces

Comme tous les ans, nous serons présent au salon Rétromobile qui se tient à Paris - Porte de Versailles du 6 au 10 février. Vous nous trouverez sur le stand d'Histoire & Collections Hall 2/2 numéro F11.

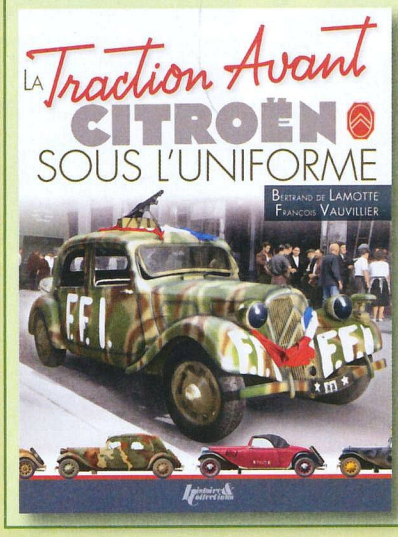
A cette occasion, nous publions deux livres qui feront date dans le domaine du véhicule militaire.



– « ***La Jeep dans l'Armée Française tome 1 : 1943-1954*** » par Paul Gaujac. A l'aide de photos inédites et de profils, ce livre retrace la vie de la Jeep dans notre armée de la 2e Guerre Mondiale à l'Indochine.

144 pages, 250 photos d'époque, 24 profils. Prix public : 24,95 €.

– « ***La Traction Avant sous l'uniforme*** » par François Vauvillier et Bertrand de Lamotte. Ce livre décrit l'épopée de la Traction sous les couleurs françaises, allemandes, alliées etc. Cela a été rendu possible par la réunion, pièce après pièce, pendant des décennies, d'une iconographie exceptionnelle : 260 photographies d'époque presque toutes inédites, et 28 profils réalisés spécialement pour cet ouvrage, présentant les couleurs et marquages militaires authentiques.



144 pages, 260 photos d'époque, 28 profils. Prix public 39,95 €

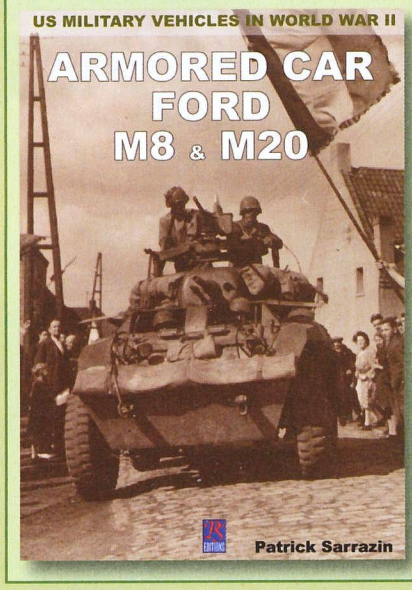
Une Traction 11 légère sous livrée militaire française sera exposée au salon sur notre stand. Plusieurs séances de dédicaces sont organisées avec la présence des auteurs :

« *La Jeep dans l'Armée Française* »
Vendredi 8 de 16h à 19h

« *La Traction Avant sous l'uniforme* »
Vendredi 8 de 19h à 21h
Samedi 9 de 14h à 16h

Les livres sont disponibles sur le site www.histoireetcollections.com ou via le bon de commande inclus dans ce numéro.

Armored Car Ford M8 & M20



Cet ouvrage présente l'histoire de ce véhicule emblématique de l'armée américaine qui fut produit à partir de 1943. Il connait son baptème du feu lors de la campagne d'Italie. Engagé dans les unités de reconnaissance, il sera apprécié pour sa vitesse, mais son faible blindage le relègue rapidement à des tâches en arrière du front.

Plus de 12 000 exemplaires sont produits entre mars1943 et l'arrêt de sa production en avril 1945.

Par Patrick Sarrazin. Relié, 250 photographies d'archives, 130 pages - 24 euros

Sortie février 2013 - Disponible sur www.librairie-ac.com

Les nouveaux permis pour tracter : B96 et BE

Moins de 24 heures après le bouclage du numéro précédent du magazine, la réforme du permis pour tracter connaissait un rebondissement avec une modification profonde de la réglementation envisagée. D'abord basée sur le P.T.R.A. du véhicule tracteur (cf. TMV N°9), la future réglementation prendra finalement en compte le cumul des P.T.A.C. du véhicule tracteur et de la remorque.

Pour tracter une remorque de plus de 750 kilos, la future réglementation prévoit donc trois cas de figure en prenant en compte le cumul des PTAC indiqué par la case F2 (MMA : Masse Maximale Autorisée) du certificat d'immatriculation du véhicule tracteur (la carte grise), mais aussi de la remorque.

PTAC inférieur ou égal à 3 500 kilos : Dans ce cas, ni formation B96 ni permis BE ne sont requis pour tracter une remorque de plus de 750 kilos. Pour connaître votre poids tractable maxi, vous pouvez appliquer la formule suivante (PTRA – PTAC, soit F3 – F2)

PTAC entre 3 500 et 4 250 kilos : La formation B96 ou le permis BE sont indispensables pour tracter une remorque de plus 750 kilos et dans la limite du PTRA du véhicule tracteur.

PTAC supérieur à 4 250 kilos : Le permis BE est indispensable pour tracter une remorque de plus de 750 kilos et dans la limite des 7 000 kilos de PTRA du permis BE.

Dans tous les cas, pour les remorques inférieures à 750 kg, le permis B reste suffisant.

La réforme devrait rentrer en vigueur le 19 janvier 2013.

facebook

La page Facebook du Tank & Military Vehicles est accessible sur www.facebook.com/TMV.Magazine

Le site de la F.P.V.A fait peau neuve

La Fédération des Collectionneurs du Patrimoine se dote d'un nouveau site à l'adresse http://www.patrimoine-militaire.fr

F. P. V. A.
Fédération des collectionneurs du Patrimoine Militaire
Fédération des Collectionneurs pour la sauvegarde du Patrimoine et la préservation des Véhicules, Equipements et Armes Historiques

Spécialiste à votre service depuis 1986 • +33 (0)1 40 21 18 20
A&C Librairie ARMES & COLLECTIONS A&C
Histoire militaire • Aviation • Véhicules de collection
www.librairie-ac.com

www.librairie-ac.com

Après plus de 25 ans d'existence, ***Armes & Collections***, la grande librairie spécialisée d'***Histoire & Collections*** du quartier de la République à Paris, a fermé ses portes pour continuer à se développer sur internet. Ainsi va la vie des entreprises.

Plusieurs milliers d'ouvrages autour de nos passions sont référencés et en stock sur le site.

Le site web a ouvert il y a bientôt dix ans. Aujourd'hui, ***Armes & Collections*** vous propose un site complet sur lequel les références sélectionnées par nos libraires sont disponibles. Les livres sont expédiés en Colissimo suivi et livré en 48h en moyenne partout en France. Les références non disponibles sont commandées et sont livrées dans les meilleurs délais à reception de commande.

A vous, lecteur passionné, nous présentons, en permanence, les dernières parutions françaises & internationales et vous trouverez sur ce site, un catalogue d'ouvrages selectionnés mis à jour quotidiennement.

Nous vous attendons sur le site www.librairie-ac.com, ou les meilleurs livres sur l'histoire et les véhicules militaires vous attendent.

Bienvenue en ligne !

Photo de couverture de TMV N°6

Une erreur s'est glissée dans la légende de la photo de couverture de *Tank & Military Vehicles N°6*. Ce char FCM 36 de la 1re Compagnie du 7e BCC est le numéro 30051 dont le Chef de char était le sergent Paul Mougenot. Le mécanicien était le chasseur Marcel Baribeaud. Paul Mougenot (devant le char, appuyé sur la trappe), sera tué au combat le 14 mai 1940. Son appareil a reçu le surnom *L'intrépide* (?) peint au dessus du masque. L'article sur le 7e BCC se trouve dans GBM N°81 disponible sur le site www.histoireetcollections.com

(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud, avec l'aimable autorisation de GBM et de madame Mougenot)

Restom®WoodCire 8230

Restom®WoodCire 8230 est une cire ravivante et de protection pour boiseries intérieures.

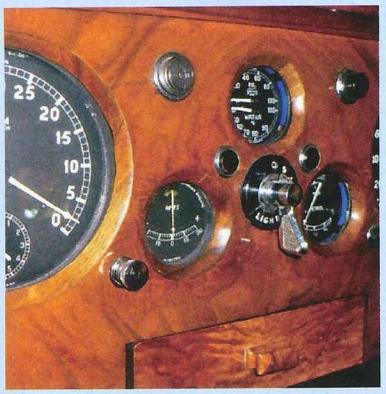
(Vernis détériorés: utiliser notre KIT vernis bois « Restom ®WoodFilm 6090 »).

Destinée aux boiseries dont le vernis est encore en bon état, elle s'applique pure au chiffon microfibre, 1 ou 2 couches, en premier traitement. En entretien, s'emploie diluée dans un peu d'eau (1 bouchon pour 1 verre d'eau).

Ravive les vernis mats et protège de l'humidité.

Ne colle pas même exposé au soleil, antistatique: n'attire pas la poussière, ne contient pas de silicone. En flacon de 250ml.

www.restom.net.



Les Heures Historiques de Sully sur Loire

Au fil des années, la manifestation « Les Heures Historiques de Sully » est devenue incontournable dans le calendrier des associations de reconstitution. La qualité des groupes et des plateaux présentés en ont fait une référence dans le domaine. Cette année, encore, seront attendus plus de 20 000 spectateurs pendant tout le weekend. Des nouveautes sont attendues cette année, dont la présence d'un biplan dans le parc du chateau.

Les heures historiques
SULLY
Des Gaulois aux années 60
MARCHÉ MÉDIÉVAL • ANIMATIONS • CAMPEMENTS
2013
ENTRÉE GRATUITE
Les 11 et 12 Mai
Parc du château de Sully-sur-Loire (45)
Feu d'artifice le Samedi à 22h
Découverte gastronomique • Plus de 600 reconstituteurs

Histoire & Collections avec Militaria Magazine et Tank & Military Vehicles est partenaire de l'évènement depuis sa création. Comme l'année dernière, un concours amical sera organisé pour élire le meilleur groupe 2013. L'heure est maintenant aux inscriptions des groupes. Les dossiers ont été envoyés aux différentes associations. Une page Facebook est ouverte http://www.facebook.com/Heures.Historiques.Sully. Nous vous attendons nombreux.

Contact: Eric Borny - ericwfe@voila.fr

Communiqué F.P.V.A.

La F.P.V.A est heureuse d'annoncer à tous les collectionneurs de matériels d'origine militaire que le Ministère de la défense vient définitivement de régler le problème du transit intracommunautaire et celui de la possibilité de neutralisation de tous les canons tractés.

Depuis longtemps, ces deux problèmes étaient pour nous une véritable épine dans le pied et la F.P.V.A œuvrait patiemment pour leur résolution.

En effet, d'une part, nous demandions une exemption d'AEMG et de CIEEMG afin de faciliter la participation des collectionneurs d'armes et de matériels de guerre anciens aux différentes manifestations culturelles qui ont lieu chaque année en Europe.

La F.P.V.A avait défendu cette proposition lors de la discussion de la loi n°2011-702 du 22 juin 2011 sur le contrôle des importations et des exportations de matériels de guerre et de matériels assimilés, à la simplification des transferts des produits liés à la défense dans l'Union européenne et aux marchés de défense et de sécurité. A ce titre, elle avait fait déposer un amendement par Monsieur le député Alain Moyne-Bressand prévoyant une exemption d'AEMG et de CIEEMG et le ministre de la Défense s'était engagé « à demander au nom du Gouvernement, dans le cadre de l'article 4 de la directive, une dérogation ». C'est désormais chose faite !

D'autre part, nous souhaitions une extension de la note interministérielle du 22 décembre 2011 permettant le reclassement en 2e catégorie au lieu de la 1re catégorie des canons de 105mm et de 40mm Bofors. En effet, cette possibilité n'était offerte qu'à ces deux types de canons tractés.

Or, par une réponse à une question parlementaire déposée par la F.P.V.A, le ministère de la défense vient officiellement d'annoncer que les autres canons pourraient désormais bénéficier de la même mesure (tels les canons de 20mm, 37mm, 40mm, 50mm, 75mm... ou encore 155mm), ce qui implique la possibilité de les faire neutraliser officiellement par le banc de Saint-Etienne et donc de les détenir en toute légalité après en avoir demandé l'autorisation à la Préfecture.

La F.P.V.A remercie les services chargés de ce dossier aux ministères de la Défense et de l'Intérieur. Une fois de plus, la F.P.V.A démontre qu'elle reste au service des collectionneurs et que son action fini toujours par payer !

Enfin, à la demande notamment de la F.P.V.A, le député Franck Marlin et une soixantaine de ses collègues ont déposé une nouvelle proposition de loi en faveur de la suppression des Contrôles Techniques et de la limitation du coût de la taxe d'immatriculation pour les véhicules de collection (camions, autos, motos, cyclos, ...).

Pour quelle puisse aboutir, comme chez nos amis Anglais, à nous tous de la soutenir fermement ! Parlez-en rapidement à vos Députés et Sénateurs. Vous aussi, soyez actifs et soutenez l'action de votre Fédération !

L'union fait la force, alors rejoignez-nous car il reste encore bien des combats à mener !

R. Pierrefiche - Président F.P.V.A.

JEEPEST St Mihiel

Le magasin JEEPEST de Saint Mihiel dans la Meuse (55) sera transféré à une nouvelle adresse au début du mois de mars. Les nouveaux locaux sont plus grands. Le showroom plus spacieux, disposera d'une décoration vintage 2eme guerre mondiale, pour mettre en valeur les véhicules d'exposition et le magasin « old stock ».

JEEPEST inaugure aussi un coin musée avec visites sur rendez-vous. Il sera ainsi possible d'y découvrir une grande partie de la collection JEEPEST.

La nouvelle adresse sera : 12 grande rue 55260 Menil aux Bois.

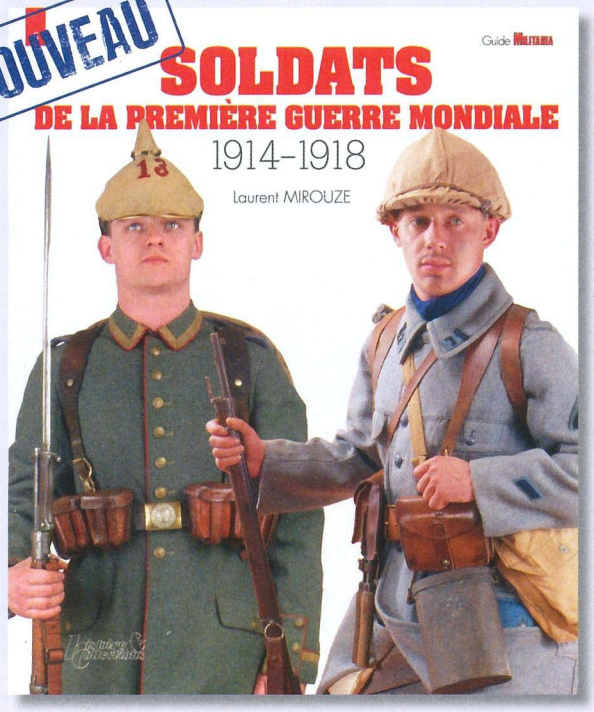
Les numéros de téléphone, site web et adresse email sont inchangés.

Tel: +33 (0)3.2990.90/90

Email: jeepest@wanadoo.fr

www.jeepest.com

NOUVEAU



GUIDE MILITARIA #5

SOLDATS DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE 1914 - 1918

Dans ce cinquième ouvrage de la collection des Guides Militaria sont illustrés en couleurs et sur des modèles vivants les tenues et équipements de combat des fantassins de la Grande Guerre.
Ce sont exclusivement des pièces authentiques provenant de plusieurs collections privées et publiques, présentées sur l'homme comme elles étaient portées sur le champ de bataille.
Chacun de ces 31 soldats : belges, français, allemands, britanniques, italiens, autrichien, russes et nord-américains, est photographié de face et et de dos afin de révéler le moindre détail, et est accompagné de légendes précises.

Parution : février 2013

68 PAGES 31 RECONSTITUTIONS 18,95 € ~~19,95~~ €

L'ARMÉE FRANÇAISE de la LIBÉRATION de 1941 à la Victoire

Après la défaite de juin 1940, le gouvernement de vichy s'emploie à réformer l'armée que l'occupant à bien voulu lui laisser. Au même moment en Angleterre, le général de Gaulle tente de mettre sur pied une phalange de volontaires arrivant de tous les coins de l'Europe. Bientôt les Américains, après l'opération Torch, fourniront en Afrique de Nord à l'armée française, le matériel, l'armement et les uniformes qui l'équiperont. Cette armée de la victoire s'illustrera en Italie, en France et de l'autre côté du Rhin pendant les trois dernières années de la Seconde Guerre mondiale.
Dans ce vingtième volume de la collection, aux cotés des uniformes de «ceux de Londres» et de ceux en provenance des Etats-unis, on retrouvera également les F.F.I, la gendarmerie, le personnel féminin...

58 PLANCHES D'UNIFORMES • 15,68 €

NOUVEAU

Bon de commande page 25

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Février

✪ Le dimanche 3 février 2013, à Bayonne (Pyrénées-Atlantiques), 5e bourse militaria et antiquités militaires organisée par l'association Les Anciens de Somalie et de Djibouti, salle Glain, de 9h à 17h30. Renseignements, Bruno Aldo, tél. : 05.59.70.32.45. E-mail : bruno.aldo@yahoo.fr.

✪ Le dimanche 17 février 2013, à Villeneuve-sur-Lot (Lot et Garonne), 9e bourse aux armes anciennes, militaria et pièces pour véhicules militaires organisée par le MVCG Midi Pyrénées, salle des fêtes Soubirous, de 9h à 17h. Renseignements, tél. : 05.53.36.92.98. E-mail : mvcgmidpy@gmail.com

Mars

✪ Le dimanche 3 mars 2013, à Christchurch (grande Bretagne), 5e journée de véhicules anciens, militaires, bus, automobiles organisée au « Bournemouth Aviation Museum », de 10h à 16h. Renseignements : www.aviation-museum.co.uk ou stevetydeman@yahoo.co.uk

✪ Le dimanche 17 mars 2013, à Igney (Vosges), 14e bourse et exposition de véhicules militaires organisées par Igney Loisirs, salle polyvalente, de 8h à 17h. Renseignements, Madame Aimé, tél. : 09.66.87.23.04. E-mail :Igney-loisirs@orange.fr

✪ Le dimanche 17 mars 2013, à Sedan (Ardennes), 29e bourse aux armes et exposition de véhicules militaires organisée par le Cercle d'Escrime de Sedan, Boulodrome, de 8h30 à 16h. Renseignements : Roger Hohmann, tél. : 03.24.26.25.15. E-mail : roger.hohmann@wanadoo.fr.

✪ Le dimanche 24 mars 2013, à Champs (commune de Bertogne), 5e Editions « Dead Man's Ridge Walk » - Marche en hommage aux hommes de la 17th Airborne Division organisée par la 101e Airborne Division Belgian Friendly à 9h30. Information, site : http://17thairbornewalk.blogspot.com. Mail : 17thairbornewalk@gmail.com

✪ Le dimanche 17 mars 2013, à Gretz-Armainvilliers (Seine-et-Marne), bourse aux antiquités militaires et automobiles organisée par The Timberwolves, salle MCL, de 9h à 17h. Renseignements : M. Ballester, 1 rue John Drummond 50160 Giéville. Tél. : 06.08.45.24.65. E-mail : ballesterbarth@aol.com

✪ Le dimanche 31 mars 2013, à Saint Maur (Val de Marne), 18e bourse aux armes et militaria organisée par Le Club ARVMC, gymnase 'Les planches', de 9h à 17h. Renseignements, tél. : 02.54.26.52.81. E-mail : bourse@arvmc.fr. Site : http://www.arvmc.fr

Avril

✪ Le 07 avril 2013 – Courtenay (45) – Bourse Exposition – Autos, motos, tracteurs, moteurs fixes, poids-lourd, militaires US, pompier... – Véhicules de + de 35 ans – Boursiers sur réservation impérative au 06 86 56 94 81 – Le thème : Les véhicules d'avant 1914 - Court Auto Moto Passion – BP 02 - 45320 Courtenay – Email: laurent.rabillon@sfr.fr

✪ Le dimanche 7 avril 2013, à Craponne (Rhône), 17e manifestation autour de la Jeep (Expositions de véhicules et matériels, bourse, pièces et accessoires, animations…), organisée par le Jeep Club du Lyonnais. Renseignements : Jeep Club du Lyonnais, mairie de Craponne 69290 Craponne. Tél. : Jean-Luc 04.78.05.29.19 ou Claude 06.09.45.32.05. E-mail : claude-gilbert@club-internet.fr. Site : http://www.retro-actifs.com/clubs/jeep-club-du-lyonnais.htm

✪ Le dimanche 14 avril 2013, à Les Artigues-de-Lussac (Gironde), bourse aux antiquités militaires et exposition de véhicules militaires organisée par l'Association A.C.R.M., salle polyvalente, de 9h à 17h. Renseignements, tél. : 06.11.66.80.14. E-mail : francis.etienne@neuf.fr

✪ Le dimanche 21 avril 2013, Le Neubourg (Eure), 5e exposition de véhicules anciens (vente aux enchères, bourse de pièces détachées), Ets Lamerant, de 8h à 18h. Entrée gratuite. Renseignements, tél. : 06.19.55.35.88. E-mail : germain-barbey@orange.fr

Juin

✪ Du jeudi 31 mai au jeudi 7 juin à Carentan (Calvados), 1re Edition de l'Arizona Camp. Rassemblement de véhicules militaires US, reconstitutions, campement, concert et soirée organisés par le CAPA. Avec la mairie de Carentan. Renseignements, tél : 06.60.73.71.71 ou 02 33 71 92 74. E-mail : ass.capa@yahoo.fr

✪ Du samedi 2 au samedi 9 juin 2012, 68e anniversaire du Débarquement, le 6e Edition du D-Day Festival Normandy 2012. Accès libre et gratuit pour tous. Renseignements, tél. : 02.31.51.28.28. Site : www.bayeux-bessin-tourisme.com

✪ Du samedi 2 au mercredi 6 juin 2012 à Ste-Marie-du-Mont (Manche), 68e anniversaire de la Libération organisé par le Club du souvenir Militaire et les commerçants : campement US, convois, bourse militaria le 1er juin… Renseignements : Club du Souvenir Militaire 18, place de l'Eglise 50480 Ste Marie du Mont. Tél. : 02.33.71.56.54.

✪ Le samedi 9 et dimanche 10 juin 2012, à la Ferté Alais (Essonne), 20e Edition de la Locomotion en Fête : bourse, stands, reconstitutions, piste à chars, restauration sur place. Aérodrome de Cerny. Renseignements, tél. : 06.03.18.07.25 (HB). Fax : 01.60.85.10.53. E-mail : acpht@aliceadsl.fr. Entrée : 15 € (gratuit pour les enfants de – de 12 ans) – Parking gratuit.

✪ Le samedi 16 juin 2012, à Argentan (Orne), 4e bourse militaria, exposition de véhicules militaires organisées par la Société de Tir, rue du 104e Régiment d'Infanterie, de 8h30 à 16h30. Renseignements, tél. : 02.33.28.49.16 ou 02.33.67.69.78.

Mai

✪ Les 7, 8 et 9 mai 2013, à Canet en Roussilon (Pyrénées Orientales), commémoration du 68e anniversaire de la Libération, large panel de matériels WWII, blindés, défilés, campement US et GB sur la plage, dioramas…Renseignements, tél. : MVCG Languedoc-Roussillon, M. Tourreilles 06.03.56.52.64. E-mail : tourreilles.guy@wanadoo.fr

✪ Du mercredi 8 au dimanche 12 mai 2013, à Plouharnel (Morbihan), inauguration de son bunker organisée par Liberty Breizh Memory Group, site de Brégo. Renseignements, François Cailloce, tél. : 06.12.80.18.98. E-mail : lbmg56@hotmail.fr

✪ Le dimanche 19 mai 2013, à Notre Dame de Gravenchon (Seine-Maritime), 10e bourse d'échange, exposition de véhicules militaires, motos organisées par l'Amicale Traction Cauchoise, esplanade de la vallée du Telhuet. Renseignements, tél. : M. Delahaye 02.35.38.65.39 ou 06.15.89.81.11. M. Roussel 02.35.95.35.34 ou 06.81.14.05.14.

A NEW SHOW! A NEW VENUE!
REX CADMAN PRESENTS
THE WAR AND PEACE REVIVAL
THE GREATEST GATHERING OF MILITARY VEHICLES ON THE PLANET
17TH - 21ST JULY 2013
COMMEMORATING 50 YEARS SINCE NATIONAL SERVICE AND 60 YEARS SINCE THE KOREAN WAR
RAF WESTENHANGER FOLKESTONE RACECOURSE
STONE STREET, WESTENHANGER, NR HYTHE, KENT CT21 4HX
IN HELLFIRE CORNER
WWW.THEWARANDPEACEREVIVAL.CO.UK
TEL +44 (0)1304 813945 OR +44 (0)1304 813337 FAX +44 (0)1304 812422
facebook War & Peace (Organisers)
twitter @warpeacerevival

✪ Dates et nouveau nom à retenir. Le «WAR and PEACE Show» se transforme en «WAR and PEACE REVIVAL» et se déroulera du 17 au 21 juillet 2013. Suite à des désaccords avec les propriétaires de la Hop Farm, le rassemblement ne se tiendra à Beltring mais à Folkestone sur le site de Hellfire Corner. Pour les visiteurs venant du continent, il sera facile d'accès car, il se trouve a seulement quelques kilomètres du terminal de Douvres, à côté du terminal du Tunnel sous la Manche. http://www.thewarandpeacerevival.co.uk/index.html

Le char Renault R35

L'autre candidat à la succession du char

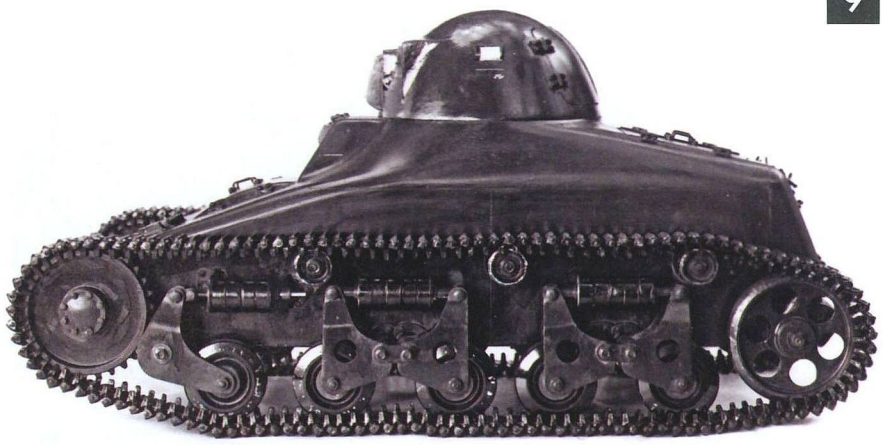
En 1933, quinze ans après la fin de la Première Guerre mondiale, le char Renault FT qui compose majoritairement l'arme blindée française est en passe de devenir complètement obsolète. Le constructeur de Billancourt a bien tenté de moderniser son petit char avec le NC 28, mais son train de roulement est trop fragile. Les réponses apportées aux programmes de chars de 1924 donneront un char D1 mal blindé et un char D2 trop lourd qui ne correspondent pas de toute manière au rôle d'accompagnement d'infanterie telle que le conçoit la direction de l'infanterie.

Par Pascal DANJOU
Profils de Eric SCHWARTZ

Comme nous l'avons vu dans les articles consacrés aux chars Hotchkiss H 35 et FCM 36, qui sont les autres chars légers qui seront construits *(voir dans* TMV *n°6, 7 et 8)*, la situation va se débloquer en 1933 grâce à l'initiative du directeur de la société Hotchkiss, Mr Hainsworth. Il va quelque peu bousculer les habitudes en initiant de lui-même des discussions informelles avec les membres de l'état-major autour d'une maquette en plâtre. De cette manière l'armée va pouvoir comprendre ce qu'il est techniquement possible d'obtenir. Il faut dire que jusqu'à cette date, les industriels français se contentaient d'attendre que l'armée fasse part de ses besoins pour essayer d'y répondre au mieux et la démarche de cet ingénieur britannique est forcément peu conventionnelle, mais elle va payer.

Du fait de son initiative, la société Hotchkiss va pouvoir présenter son avant-projet six semaines avant la publication du programme ce qui va lui donner une réelle avance sur tous ses concurrents. De fait, alors que le programme de chars légers est entériné par le conseil consultatif de l'armement le deux août 1933, Hotchkiss a déjà reçu commande de trois prototypes le 30 juin. Les principales spécifications de ce programme sont :

– Armement : deux mitrailleuses ou un canon de petit calibre.



Ci-dessus.
Maquette préliminaire du Renault R35, si on reconnaît la forme générale du char, la tourelle sphérique sera très vite abandonnée. *(CDEB saumur)*

Ci-contre.
Un Renault R 35 lors d'un défilé du 14 juillet à Paris. Le camouflage très coloré qui le recoure est un schéma qui est appliqué par Renault à partir de la fin 1935 environ.
(Coll. P. Danjou)

Ci-dessous.
Le prototype du char ZM lors de ses premiers essais. Pour sa présentation officielle la tourelle à deux mitrailleuses est abandonnée et est remplacée par la tourelle APX R. *(Archives constructeur)*

– Blindage : 30 mm sur les parois verticales.
– Poids maximum : 6 t.
– Équipage : 12 hommes.
– Vitesse moyenne : 8 à 10 km/h

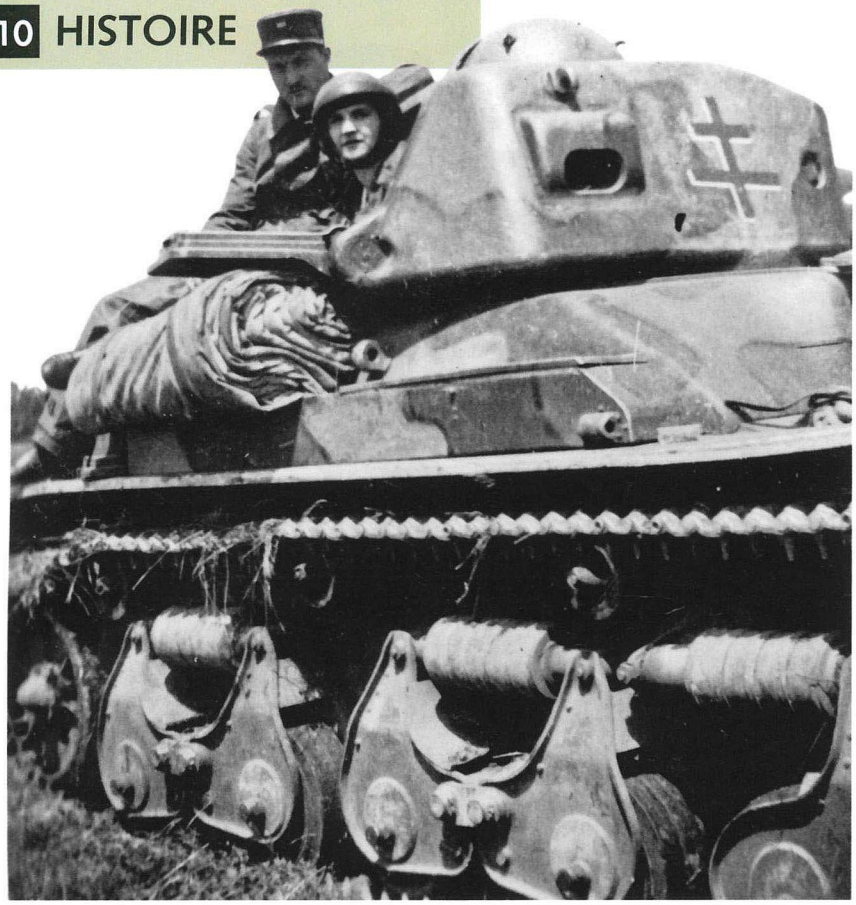
Il est à noter que les exigences en matière de blindage passeront à 40 mm en juin 1934 suite aux expérimentations menées avec le canon de 25 mm SA 34.

Un char FT moderne

En fait, avec ce programme, l'infanterie ne demande ni plus ni moins qu'un char FT moderne. La vitesse de l'engin n'a aucune importance puisqu'il doit accompagner les troupes et non caracoler en tête et risquer de les distancer. Le combat antichar est considéré comme anecdotique et son canon est surtout conçu pour permettre la réduction des points d'appui fortifiés adverses. D'ailleurs, lorsqu'il sera choisi de réutiliser les canons de 37 mm court SA 18 qui équipent les chars FT, le nombre d'obus de rupture sera très limité en quantité et il faudra attendre l'apparition du canon de 37 mm long SA 38 pour qu'enfin une réelle capacité antichars soit mise en œuvre. Le choix d'un équipage à deux hommes, tant décrié jusqu'à nos jours, se justifie pour plusieurs raisons à l'époque. Tout d'abord pour des raisons financières et budgétaires, un char avec deux hommes d'équipage est forcément plus petit et donc plus simple et moins cher à construire ce qui permet pour un coût égal de pouvoir en aligner beaucoup plus. Ensuite, la France est en pleine dénatalité suite à la saignée de la Grande Guerre et le personnel qualifié risque donc de manquer.

Un constructeur trop pressé

Alors que la société Hotchkiss avait pu prendre une certaine avance sur ses concurrents en obtenant une commande avant même la promulgation du pro-



Ci-contre.
Ce Renault R 35 du 510e RCC a été photographié aux alentours de 1936. L'usage de la croix de Lorraine est assez fréquent dans l'arme blindée française de l'époque. *(Coll. P. Danjou)*

décembre 1934. D'ailleurs, le constructeur a beaucoup de mal à se maintenir au niveau du poids imposé non seulement à cause de l'augmentation de l'épaisseur du blindage, mais aussi parce qu'il maîtrise encore mal les techniques de coulée de l'acier qui sont toutes nouvelles à l'époque. Le moulage de pièces en acier blindé est une technique de pointe que seule l'industrie française maîtrise, mais seulement pour des pièces de taille modeste. Ce nouveau procédé présente encore quelques faiblesses à l'époque et les essais réalisés en juin 1937 avec des obus de 25 mm et des balles perforantes prouvent que ce genre de blindage peut être pénétré sur des épaisseurs cinq ou six fois supérieures à celle des aciers laminés. Mais en 1937 il est trop tard pour stopper une production déjà bien entamée et de toute manière l'épaisseur reste bien suffisante pour contrer les obus antichars allemands en service à l'époque.

Lors de la présentation officielle à la commission de Vincennes, il est noté d'emblée qu'il pèse 1,5 t de plus que le poids prévu. Son train de roulement a une très mauvaise répartition des pressions au sol et l'engin ne se

Ci-dessous.
Un Renault R 35 du 10e BCC débarque d'un camion spécialement aménagé pour le portage des chars il est équipé d'un treuil et de rampes spéciales pour l'embarquement de l'engin. *(Coll. P. Danjou)*

gramme, Renault parviendra à rattraper son retard et à présenter son prototype en premier en lançant sa fabrication sans attendre le résultat de la confrontation des projets. Mais, le constructeur de Billancourt n'avait pas prévu que les spécifications en matière d'épaisseur de blindage allaient évoluer en cours de route. Ce qui fait qu'au final, sa volonté de rattraper ses concurrents va plutôt le handicaper, car son prototype (dénommé ZM selon la nomenclature du constructeur) sera trop avancé pour pouvoir être modifié en conséquence. Le prototype initial comportait une tourelle à deux mitrailleuses qui sera remplacée en avril 1934 par la toute nouvelle tourelle APXR équipée d'un canon de 37 mm SA 18 récupéré sur les chars FT et d'une mitrailleuse de 7.5 mm Reibel. De ce fait, seule la tourelle répondra aux nouvelles exigences en matière de blindage lors de la présentation du prototype à la commission d'expérimentation le 20

Ci-dessous.
Les tout premiers R 35 lors de manœuvres d'ensemble. On notera les uniformes bleu-horizon des soldats qui y participent. *(DR via P Touzin)*

comporte pas bien du tout en terrain varié, des solutions seront recherchées jusqu'en 1940 et la mise au point du châssis AMX sur ce qui deviendra le R 40 sera la meilleure solution. Il a aussi une capacité de franchissement trop faible et une queue de franchissement, elle aussi fabriquée par l'AMX, sera adoptée ce qui lui permettra d'augmenter ses performances de franchissement de 0,20 m et empêchera le renversement du char par l'arrière lors du passage de tranchées. Après toute une série d'essais et de retours en usine le char est adopté sous la dénomination officielle de « char léger modèle 1935 R ». Une première commande de 300 exemplaires est notifiée le 29 avril 1935. En septembre 1939, ce sont 1800 chars qui sont commandés plus 500 autres au titre du programme de guerre. On estime généralement environ que 1 400 chars sont sortis des chaînes de montage de Renault jusqu'en juin 1940, ces chiffres incluant les Renault R 40 et les chars destinés à l'exportation.

Les mines deviennent la hantise de l'état-major

Suite à l'offensive sans envergure qui a eu lieu dans la Sarre en septembre 1939 l'état-major prend conscience du danger que représentent les mines dont les Allemands ont fait un usage intensif. Il réclame donc des engins démineurs de toute urgence et en avril 1940, quatre dispositifs différents sont présentés à la commission d'expérience du génie. Les essais vont avoir lieu du 2 au 5 avril 1940.

Parmi les quatre solutions proposées, on compte un dispositif à rouleaux largables, un dispositif à masses percutantes, un rouleau à disques multiples et un dérivé de soc de charrue, tous montés sur des châssis de Renault R 35. Les essais vont se dérouler sur différents types de terrain

Le R35 « La chimère » porte l'insigne du 21e BCC. Son schéma de camouflage est typique de celui appliqué.
Illustration Eric Schwartz
© H&C 2013

En haut.
Deux Renault R 35 lors de manœuvres avant-guerre. L'un d'entre a perdu une de ses chenilles et doit être réparé. Le nombre de fantassins qui les entourent montre bien leur rôle d'accompagnements d'infanterie. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-contre.
Un R 35 abandonné sur les routes de France en mai 1940. La petite protubérance qui dépasse du pot d'échappement est en fait le support réglementaire pour installer la mitrailleuse Reibel en position de défense contre avions. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-dessus.
Un R 35 de la 10e brigade de cavalerie polonaise. Cette unité composée de soldats polonais réfugiés en France a vaillamment combattu en France en mai juin 1940. *(Coll. P. Danjou)*

avec des Tellermines de fabrication française, mais aux dimensions des mines allemandes, la charge explosive étant remplacée par de la fumigérite. Le saute-mines équipé d'un rouleau à disques multiples présentés par l'AMX distance rapidement ses concurrents bien qu'il soit obligé de rester en première à cause de la surcharge occasionnée par le poids du système. Mais comme il devient urgent de s'équiper de chars démineurs 130 exemplaires en sont commandés. Aucun ne pourra être fabriqué et installé avant l'armistice. En revanche, l'idée va faire son chemin, car les plans sont envoyés aux USA en juin 1940 et le système sera adapté sur les Sherman de déminage Aunt Jemina. Après-guerre un appareil similaire sera monté sur un châssis de B1 bis, mais le système sera vite abandonné, car il est dommageable au terrain, il tue la terre.

Comme le Renault R 35 est handicapé par ses médiocres performances en terrain bouleversé plusieurs unités vont tester des systèmes lance fascines. Il s'agit en l'occurrence de déposer des fagots de bois pour combler les irrégularités du terrain, les trous d'obus, les tranchées, etc. Le principe en était assez simple, il se composait d'une armature métallique sur laquelle glissaient les fascines soit par l'avant du char soit par l'arrière. Bien qu'il soit fort probable que ce genre de système n'ait pas été utilisé pendant la campagne de France on retrouve des glissières fixées sur les garde-boue avant des chars, comme sur ceux du deuxième BCC par exemple.

Ci-dessous.
Le char « l'aiglon » est un char de commandement du 21e BCC. Il est reconnaissable grâce à l'antenne radio qui est montée sur le dessus de la tourelle. *(Coll. P. Danjou)*

La marche à la guerre

Au moment de la mobilisation, en septembre 1939, les unités de chars sont totalement réorganisées. Ainsi, les régiments de chars de combat disparaissent pour faire place à des centres mobilisateurs dont les éléments mobilisés deviennent alors le bataillon de chars de combat. Les BCC équipés de char Renault R 35 sont au nombre de 21 pour la métropole. Chaque bataillon de chars de combat compte 45 chars répartis en trois compagnies à quatre sections comportant trois chars chacune plus une compagnie d'échelon de cinq chars et un char de commandement, ainsi que trois chars pour les chefs de compagnie. Ce type d'unité a aussi en dotation une centaine de véhicules divers qui lui permet d'accomplir ses missions avec une certaine autonomie : voitures de liaison, tracteur de ravitaillement, semi-chenillé de dépannage, cuisines roulantes, etc.

Les chars légers ont été conçus pour jouer le rôle d'accompagnement d'infanterie et ils dépendent donc directement de l'infanterie. La plupart des BCC ne sont pas endivisionnés. De toute manière, la direction de l'infanterie veut garder la mainmise sur ses chars et comme elle ne croit pas aux grandes unités mécanisées elle accepte du bout des lèvres la création des divisions cuirassées à condition de garder autorité sur la plus grande partie des BCC. Les Bataillons de Chars de Combat vont donc se retrouver disséminés tout au long de la ligne de front en soutien des unités d'infanterie, véritable saupoudrage qui va interdire tout regroupe-

ment et manœuvre d'ensemble. C'est cette situation, pour le moins absurde, qui fera dire aux procès de Riom en 1941 à propos des chars que « nous avions 1 000 paquets de trois et les Allemands trois paquets de 1 000 ». Les petits chars Renault, équipés d'un canon qui ne leur donne pas une réelle capacité antichars, vont donc être engagés en majorité par petits paquets face des panzers regroupés dans de grandes unités cohérentes. Lorsqu'ils sont engagés au sein d'unités mécaniques d'importance comme, par exemple, la quatrième Division Cuirassée du colonel De Gaulle ils accomplissent leur devoir sans faillir et donnent la mesure de leur efficacité. À l'usage, ce char s'est révélé correctement blindé et robuste. Son blindage de 40 mm le rendait invulnérable au tir des canons antichars de 37 mm allemands au-delà de 300 m. Et bien qu'il ne soit pas conçu pour une guerre de mouvement qu'il a dû subir, les organes mécaniques ont été poussés bien au-delà de ce qu'on pouvait attendre d'eux.

Sous le soleil

Lorsque l'armistice est signé le 25 juin 1940, la convention qui est signée ne laisse à la France qu'une armée de 100 000 hommes sans matériels blindés (sauf quelque Panhard 178 dont le canon a été remplacé par une mitrailleuse) en métropole. En ce qui concerne l'Afrique du Nord et le Levant, la commission d'armistice italo-allemande considère qu'il faut laisser à la disposition de l'État français quelques moyens afin de contrer les visées anglaises et surtout les mettre à l'abri d'un coup de main gaulliste. Pour ce faire elle autorise la présence de quelques matériels blindés. En juin 1940 on dénombre dans les territoires d'outre-mer 125 chars Renault R 35 qui sont affectés aux 62e BCC au Maroc (30 chars) et aux 63e et 68e BCC au levant (95 chars). Dans un premier temps ils sont stockés sous le contrôle de la commission d'armistice puis ils seront débloqués suite au coup de main gaulliste de Dakar.

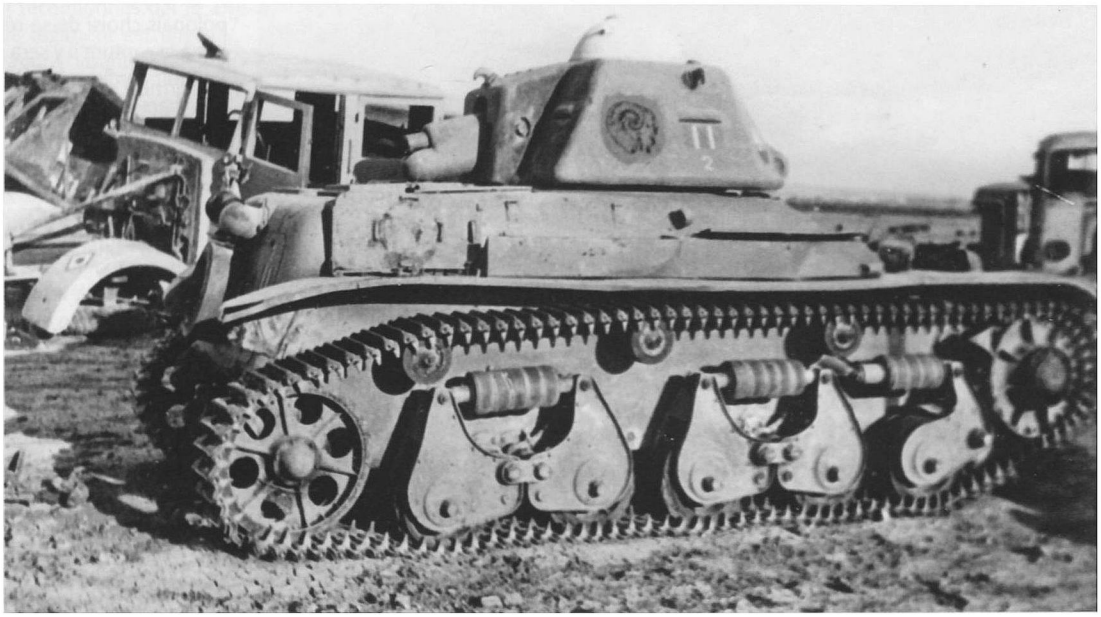
Les Renault R 35 stationnés au Maroc seront affectés au 1er RCA (Régiment de Chasseurs d'Afrique). Organisés en groupes mixtes avec des éléments portés, les chars prendront part au combat pour tenter de s'opposer au débarquement américain en novembre 1942 lors de l'opération Torch. Ces combats seront aussi brefs que violents. Après l'armistice qui sera signé le 11 novembre 1942, les chars survivants seront utilisés comme éléments de souveraineté au 1er RCA puis en août 1943 au neuvième groupe de la garde au Maroc qui en perçoit 13 exemplaires.

Ci-dessus.
Les rampes visibles sur les garde-boue de ce char du 2e BCC sont destinées à compléter le système lance fascines qui semble-t-il n'a jamais été utilisé au combat. *(Coll. P. Danjou)*

Quant aux chars des 63e et 68e BCC ils sont affectés au 6e et 7e RCA le 1er janvier 1941. Ces deux unités vont combattre les forces Anglo-Gaullistes lors de la campagne de Syrie qui se déroulera du 8 juin au 12 juillet 1942. Dans cette région, le Renault R 35 est alors le blindé le plus puissant en service face au matériel britannique. Mais les escadrons vont être engagés séparément ce qui va les priver de leur force de frappe. Plusieurs chars vont être perdus dans la contre-attaque menée le 9 juin et les troupes australiennes des 6e et 7e division de cavalerie récupéreront au moins deux chars en état de marche qu'ils réutiliseront immédiatement. Jamais au cours de leur histoire les petits Renault ne rencontreront un tel succès. L'armement antichar des troupes qui leur sont opposées est très faible, le fusil antichars Boys

Les R35 livrés à L'Italie par son allié allemand seront d'abord affectés au 131e Rgt Fanteria Carrista représenté par ce profil. Ils finiront leur carrière lors de la campagne de Sicile au sein du XVIe corps d'armée.
Illustration Eric Schwartz
© H&C 2013

Le blindage de 40 mm du R 35 le rendait invulnérable au tir des canons antichars de 37 mm allemands au-delà de 300 m



Ci-contre.
Un R 35 aux couleurs italiennes. Celui-ci appartenait à la division Centauro reconnaissable à son insigne qui représente une tête de bélier peinte sur la tourelle. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-dessus.
Ce document pris lors d'un défilé le 10 mai 1941 nous montre des R 35 de l'armée Roumaine. Ils ont gardé leur camouflage d'origine française seule l'immatriculation a changée. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-contre.
Si l'on en croit le paysage, ce Renault R 35 aux couleurs allemandes est utilisé pour la protection d'un convoi dans les Balkans. Il est repeint en gris panzer sans aucune modification apparente. *(Coll. P. Danjou)*

est totalement inopérant et les canons de campagne ne peuvent les détruire qu'à bout pourtant. À la fin de cette campagne, les chars sont affectés à la première CACC (Compagnie Autonome de Chars de Combat) de la France libre dont les chars Hotchkiss ont été usés jusqu'à la corde sur les pistes gabonaises.

L'industrie d'armement et l'exportation

Dans les années 30, l'industrie d'armement française est déjà considérée comme une des meilleures au monde. Forte de cette renommée elle parvient ainsi à exporter dans de nombreux pays. La tension internationale étant de plus en plus tendue à la fin des années 30, de nombreux pays désirent moderniser leur armée et c'est donc tout naturellement que la France est sollicitée. Pour des raisons politiques et diplomatiques, elle se restreindra à exporter du matériel militaire vers un petit nombre de pays soit pour renforcer ses alliances, comme avec les pays de la petite entente (Tchécoslovaquie, Royaume de Yougoslavie et Royaume de Roumanie), soit pour tenter de ramener certains dirigeants à de meilleures dispositions vers la France comme la Turquie.

Le royaume de Roumanie

Dans le cadre de son programme de réarmement, ce pays va tenter d'obtenir la licence de fabrication pour les chars Renault R 35. Des négociations vont être menées jusqu'au début de 1938 afin qu'il puisse fabriquer directement les chars sur son sol. Mais, la France qui a entamé son propre programme de réarmement ne désire pas vendre de licence de fabrication et les négociations vont échouer. Cependant une commande de 100 exemplaires sera passée. Les prévisions de réception du matériel étaient réparties entre septembre 1939 et janvier 1941. Mais, en raison des événements, seulement 41 chars R 35 seront réceptionnés avant la défaite de la France. Ces engins livrés à l'armée royale roumaine seront tous affectés au 2e régiment blindé ce régiment est d'ailleurs constitué pour une bonne part avec du matériel d'origine française avec des camions Renault, des voitures de commandement Laffly S 15 notamment.

En septembre 1939 le 21e bataillon de chars légers polonais choisi de se réfugier en Roumanie pour échapper à la capture il y sera interné et ses trente-quatre chars Renault confisqués sont intégrés au 2e régiment blindé. Les chars roumains vont recevoir quelques modifications mineures. La mitrailleuse Reibel est remplacée par une mitrailleuse ZB 37 de 7,92 mm. Les suspensions sont améliorées et les bandages caoutchoucs des roues sont remplacés par des bandages en acier. Le régiment qui compte désormais 75 chars peut former deux bataillons à trois compagnies. Il est engagé en janvier 1941 pour réprimer le soulèvement initié par la garde de fer à Budapest. Il est ensuite engagé lors de l'invasion de l'URSS en juin 1941. Le blindage des chars est très apprécié face aux fusils antichars soviétiques en revanche, leur petite vitesse et le canon de 37 mm SA 18 les oblige à se cantonner au rôle strict de soutien d'infanterie. À la chute d'Odessa à la mi-octobre 1941, quinze chars sont détruits

Ci-contre.
Ce Renault R 35 a été remis en service pendant la campagne de Syrie après avoir été repeint par les troupes néo-zélandaises qui l'ont capturé, car ils trouvaient à juste titre ce char bien plus sécurisant que leur Bren Carrier. *(Australian War Museum)*

Ci-dessus.
Un R 35 de l'armée royale yougoslave. Engagés par petits paquets face aux panzers, les chars de l'armée royale Yougoslave ne pourront pas faire grand-chose pour stopper l'agresseur. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-contre.
Un certain nombre de Renault R 35 vont être utilisés comme véhicule école pour la conduite, pour ce faire la tourelle a été démontée, puisqu'inutile. *(Coll. P. Danjou)*

et la plupart des survivants ont besoin de grosses réparations. Les capacités réduites de l'industrie roumaine ne permettront une remise en état qu'en 1942. Mais à cette date les chars sont devenus complètement obsolètes et ils sont relégués en deuxième ligne en attendant qu'une solution soit trouvée. En avril 1943, les 60 Renault R 35 qui sont toujours en service sont engagés dans des opérations de lutte anti partisan.

En décembre 1942, après avoir envisagé de remplacer la tourelle par celle du char T 26 russe, il est décidé de simplement remplacer le canon de 37 mm par un canon de 45 mm récupéré sur les chars soviétiques BT7 et T26 capturés en grand nombre par l'armée roumaine. Les 30 chars ainsi modifiés sont dénommés Vanatorul de Care R 35 ou R35/45. Ils sont réceptionnés par le 2e régiment blindé en juin 1944. Le régiment est engagé dès juillet 1944 dans des opérations visant à ralentir l'avance des forces russes. Au moment de l'armistice, le 2e régiment blindé est composé pour moitié de R 35 d'origine et pour l'autre moitié de Vanatorul à canon de 45 mm. Dans l'immédiat après-guerre, un petit nombre sera réparé, remis en service est utilisé jusqu'en 1952 selon certaines sources. De nos jours, un exemplaire est toujours visible au musée militaire national de Bucarest.

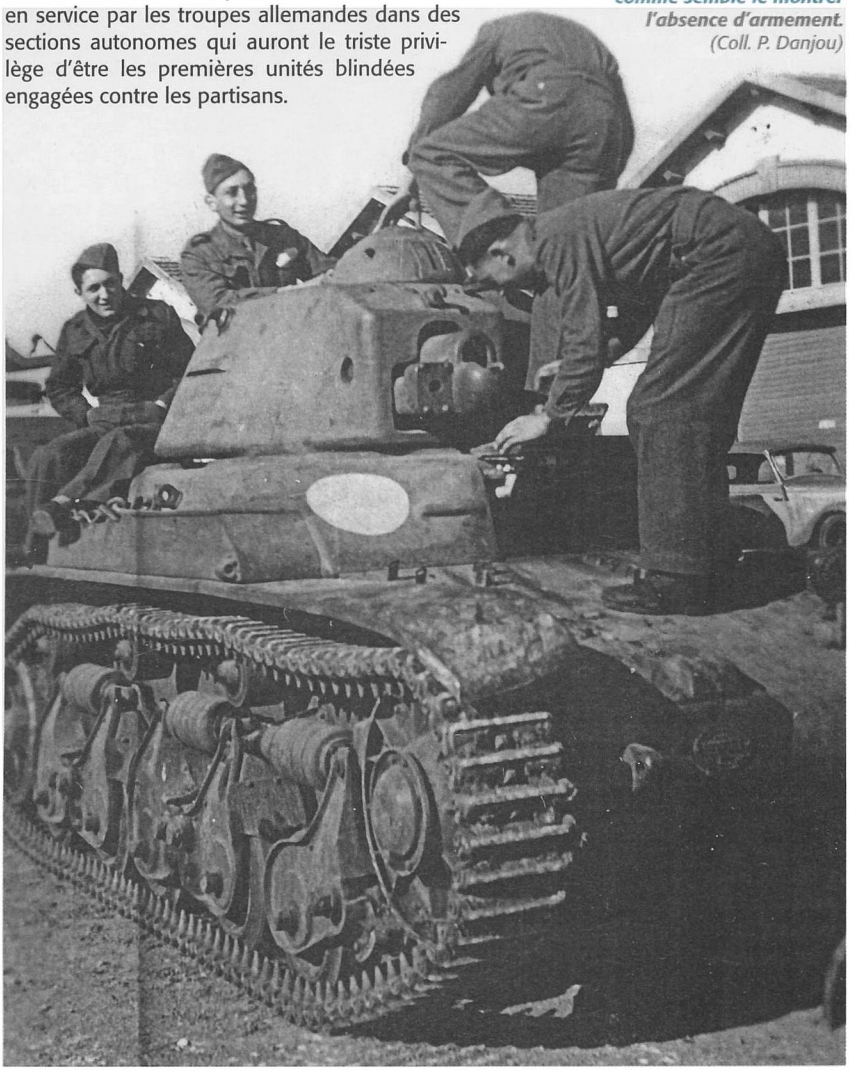
Le royaume de Yougoslavie

L'armée royale yougoslave a de tout temps été acheteuse d'armement français et lorsqu'elle tente de se moderniser au début des années 30 elle dispose d'une poignée d'automitrailleuses White Laffly et d'une soixantaine de chars FT et M 28 Renault Kegresse. Ce petit pays a joué de malchance pour la modernisation de son armée alors que la cavalerie passe commande de 200 tankettes S1D à Skoda, elle ne pourra en recevoir que huit avant l'occupation de la Tchécoslovaquie. De même lorsqu'elle entame des négociations pour commander des chars 7 TP à la Pologne, le projet tourne cours suite à

Ci-dessus.
Dans son rôle de tracteur d'artillerie, les Renault R 35 tractaient l'imposante pièce de 21 cm Mörser 18 ou de 15 cm sFH en deux parties séparées. Le tube avec son allonge et son avant train. *(Coll. P. Danjou)*

l'invasion de ce pays. Étant membre de la petite entente, la France et le royaume de Yougoslavie coopèrent étroitement jusqu'en 1940 aussi bien en matière de doctrine que d'équipement. L'industrie française va donc livrer 54 chars Renault R 35 en avril 1940. Ils sont affectés au premier Bbk (Batjon bornih kola ou bataillon de chars de combat). Lorsque l'Allemagne envahit le pays, les éléments mécanisés yougoslaves sont engagés de manière disparate et ne pourront pas faire grand-chose face à l'écrasante supériorité matérielle de l'agresseur. Les Renault R 35 sont engagés notamment les 13 et 14 avril face aux panzers III de la 11e Panzer Division. La plus grande partie des chars n'y survivra pas et les engins encore en état seront récupérés et immédiatement remis en service par les troupes allemandes dans des sections autonomes qui auront le triste privilège d'être les premières unités blindées engagées contre les partisans.

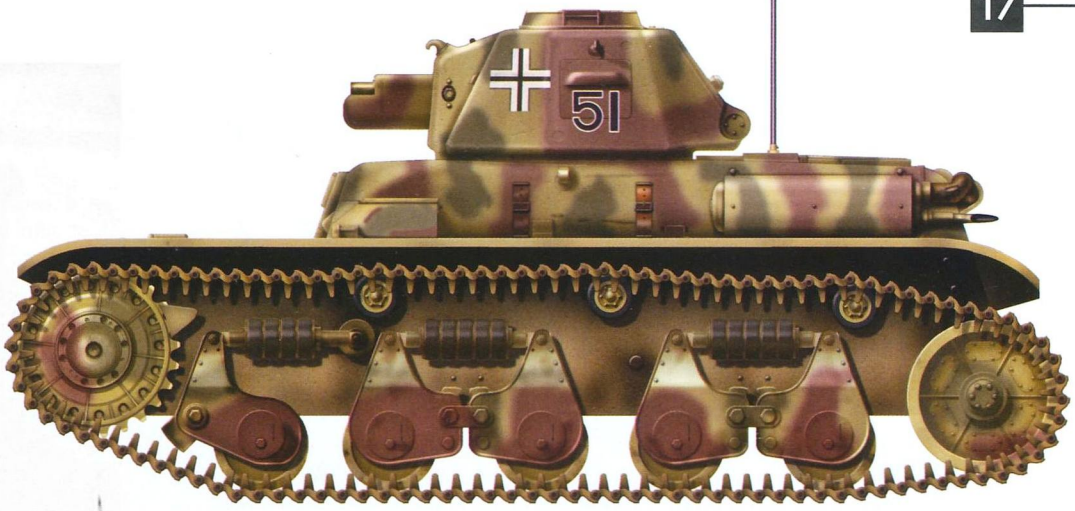
Ci-dessous.
Ce char, vraisemblablement récupéré sur les troupes allemandes, va être utilisé comme véhicule école pour former les futurs équipages de l'arme blindée française comme semble le montrer l'absence d'armement. *(Coll. P. Danjou)*



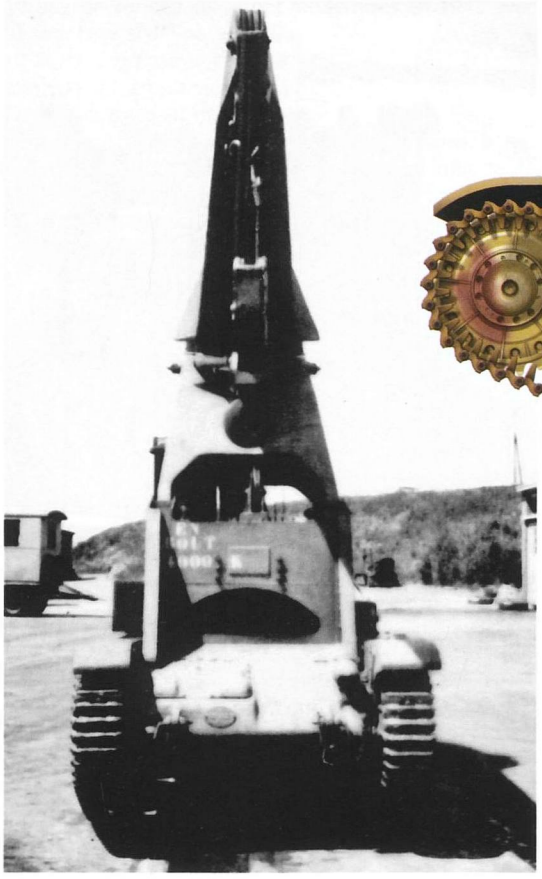
La Pologne

Comme beaucoup de pays situés à l'est, la Pologne est prise en tenaille entre la Russie de Staline et l'Allemagne d'Hitler, ce pays entame son armement au milieu des années 30. Une mission d'achat est envoyée en France pour étudier les possibilités de marchés. Elle est dans un premier temps très intéressée par l'achat de chars Somua ou Hotchkiss, mais ces matériels sont encore en essais dans les corps de troupe et le gouvernement français refuse une présentation de ces chars. Elle se retourne donc vers les produits Renault. Le char D2 l'intéresse fortement à cause de son armement puissant, mais l'état-major y opposera son veto en donnant la priorité de ces chars pour l'armée française. De ce fait les 50 exemplaires qui seront construits en vue d'une commande polonaise par Renault finiront au sein de compagnies autonomes en 1940. La commission se retourne donc vers le Renault R 35 elle essaie d'en obtenir la licence de fabrication, mais comme pour la Roumanie elle devra se contenter de passer un marché de 100 chars en avril 1939. Les chars sont achetés avec les fonds provenant des accords de Rambouillet et à terme ce sont six bataillons complets, soit 300 chars, qui sont prévus en juillet 1939. Les 50 premiers exemplaires sont embarqués les 10 et 11 juillet sur un bâtiment polonais. Ils seront affectés au 21e bataillon de chars légers. Une seconde tranche de 50 exemplaires part de Marseille le 15 septembre 1939 pour transiter par la Roumanie, mais il est déjà bien tard et le chargement sera dérouté sur Beyrouth. Au moment de l'attaque allemande, le bataillon est toujours en formation. Il est constitué selon le modèle français, c'est-à-dire trois compagnies à quatre sections et un char de commandement chacune. Lorsque le 17 septembre l'armée rouge entre à son tour en Pologne, l'unité retraite en combattant sur deux fronts et se réfugie en Roumanie où, nous l'avons vu, 34 de ses chars seront confisqués. L'armée rouge récupérera deux ou trois chars R 35. Elle s'en servira pour étudier le blindé sous toutes les coutures et lui faire subir différents essais. Les experts soviétiques concluront surtout en faveur du blindage moulé, technique où la France était très en avance à l'époque.

Pour être complet sur les marchés passés avec des pays étrangers, il faut aborder les 50 chars commandés par la Turquie en janvier 1940. Les 50 Renault R 35 (dénommé énigmatiquement lots 03R3 et 03R4), avec trois lots complets de dépannage, cinq voitures tout-terrains, un camion atelier et un camion porte machine-outil sont embarqués sur un navire des messageries maritimes « Le Sagittaire » et sont livrés le 13 avril 1940. Le régiment est aussitôt transféré par voie ferrée en Thrace région de son affectation. On ne connaît que peu de choses de la carrière de ce char en Turquie si ce n'est qu'en 1945 le pays a commandé plus de 260 000 obus de 37 mm pour



Ce profil d'un R35 aux couleurs allemandes est tiré d'une célèbre photo prise lors de l'insurrection de la ville de Paris en 1944.
Illustration Eric Schwartz
© H&C 2013



Ci-contre.
Cet étrange montage d'une grue de grande capacité sur un châssis de Renault R 35 allongé semble avoir été réalisé avant la campagne de France. Nous ne savons pas si ce modèle était destiné à un usage civil ou militaire. *(Coll. P. Danjou)*

le canon SA 18 au titre de l'aide militaire, ce qui implique vraisemblablement à cette date la plupart des chars était encore en service.

Du côté de l'axe

Après la campagne de France, l'Allemagne récupère un très grand nombre de chars Renault R35 et R40. Les deux modèles sont souvent mélangés dans les archives, mais on estime généralement qu'environ 800 à 840 chars ont été capturés.

Bien évidemment, en raison de sa faible vitesse et de son canon qui n'a pas de réelles capacités antichars le Renault R 35 est bien loin des standards allemands de l'époque. Il n'est évidemment pas adapté à la guerre éclair. Cependant l'arme blindée allemande a subi de lourdes pertes pendant les campagnes de Pologne de France et s'il n'est pas envisageable d'utiliser le Renault directement première ligne, il est tout de même susceptible de rendre de grands services. Dans un premier temps, en l'utilisant dans des zones secondaires, il va remplacer des engins qui seront bien plus utiles au front pour l'Allemagne. Dès la campagne de France, quelques R 35 récupérés en état de marche sont remis immédiatement en service, mais ce genre de réutilisation reste très limité. Officiellement remis en service en juillet 1940 un petit nombre d'entre eux va participer aux préparations de l'opération Seelowe, l'invasion de l'Angleterre. D'une manière générale, les chars seront utilisés dans des missions de maintien de l'ordre et de surveillance de voies de communication. Mais, parfois, ils seront engagés en première ligne, en Russie notamment, avec les lourdes pertes qu'on imagine pour un char inadapté à ce théâtre d'opérations. Le char a été très apprécié par les troupes opérant dans les Balkans, car grâce à sa petite taille il pouvait accéder aux zones montagneuses en empruntant les petits chemins rocailleux. En fait, dès que ce char était utilisé dans les missions d'accompagnements d'infanterie pour lesquelles il avait été conçu il pouvait donner toute la mesure de son efficacité. Quelques R 35 seront installés sur des wagons spéciaux pour la défense des trains blindés.

Ci-dessous.
un char de l'armée d'armistice au Maroc, vraisemblablement du 1er RCA. Afin de pallier au manque de munitions, le canon a été remplacé par une mitrailleuse d'instruction. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-dessus.
Après la campagne de Syrie, les chars survivants seront pris en compte par la 1re Compagnie Autonome de Chars de Combat de la France libre. Ils seront renommés avec humour des noms des sept nains de Blanche-Neige. *(ECPAD)*

Ci-contre.
Autre trait d'humour des équipages de la 1re CACC, l'insigne peint à l'avant droit de la caisse qui représente une tortue avec un casque des troupes motorisées sur lequel est peint une croix de Lorraine en train d'assommer un escargot affublé d'une croix gammée. *(ECPAD)*

Ci-dessous.
Récupéré sur les troupes allemandes, comme le prouve le tourelleau arasé, ce char surnommé Bretagne a été utilisé par un régiment de la garde après 1945. *(Coll. P. Danjou)*

Fidèles à leurs habitudes, les Allemands, vont adapter le châssis à leurs besoins en créant plusieurs variantes. La plus importante d'entre elles consiste à monter un canon de 47 mm tchèque dans une superstructure blindée à la place de la tourelle. L'épaisseur du blindage est de 25 mm à l'avant et 20 mm sur les côtés et à l'arrière. Deux cents de ces engins sont mis en fabrication en décembre 1940 à l'usine Alkett de Berlin sous la dénomination 4.7 PaK (t) auf PzKpfw 35R (f). Sur les 200 unités, 174 sont des véhicules de combat et 26 sont des chars de commandement dont le canon est remplacé par une rotule de mitrailleuses pouvant recevoir une mitrailleuse MG 34. Ces chasseurs de chars seront engagés dès l'opération Barbarossa mais ils tombent en panne à un tel rythme que les unités sont rééquipées avec d'autres matériels au bout de quelques semaines. Les exemplaires encore en état de marche ne sont pas ferraillés ils combattront vaillamment en France en 1944 faces aux troupes alliées. Il semblerait que les derniers exemplaires survivants aient combattus au sein de la 346e infanterie division au nord de la Belgique à la fin du mois de septembre 1944.

Environ 200 chars R 35 sans tourelles vont participer à l'opération Barbarossa. Pour 110 d'entre eux ils sont utilisés comme tracteur d'artillerie pour les obusiers de 15 cm et les pièces de 21 cm. Les autres seront utilisés comme tracteurs de dépannage ou véhicules de ravitaillement. Enfin, quelques-uns seront utilisés comme véhicule-école et certaines sources font état de versions lance-flamme. Les tourelles, ne seront évidemment pas ferraillées et elles serviront pour armer les casemates du mur de l'Atlantique.

Les autres pays de l'axe

La Bulgarie achètera 40 chars Renault R 35 à l'Allemagne en avril 1941. Livrés repeints en gris panzer ils sont affectés à la 11e compagnie d'entraînement de la

1re brigade blindée. Ils seront modernisés en 1943 avec le montage d'un poste radio Fu 5. On compte encore 19 exemplaires en service dans l'armée bulgare en mai 1945.

L'Allemagne livrera aussi quelques exemplaires à ses alliés croates, mais la réutilisation la plus importante sera celle de l'armée italienne. Ce pays prévoit de créer une division blindée entièrement équipée de matériel français. Elle réclame donc à son ami allemand des Somua S35, des B1 bis et des Renault R 35. Si les promesses portent sur 500 R 35, au 27 à août 1941 seulement 124 chars seront livrés, au final il est généralement admis que le nombre de chars perçu se situe aux alentours de 140. Les chars, rebaptisés M/R 35, sont affectés le 27 juillet 1940 au bataillon C1 et C2 du 131e régiment de chars. Puis ils seront transférés au 3e et 4e régiment de chars de la division Centauro de septembre 1940 à janvier 1942. Pour, au final, être envoyés en Sicile sous les ordres du 16e corps d'armée en tant que 51e et 52e bataillon de chars moyens. On notera au passage que pour les Italiens le R 35 et un char moyen alors que pour la France il est considéré comme un char léger, ce qui en dit long sur l'état de préparation de l'arme blindée italienne en 1942. Les chars sont usés et le manque de lots de rechange pose un sérieux problème. Ce sont donc des chars fatigués qui vont affronter les premières vagues de débarquement en Sicile, le 10 juillet 1943. Malgré d'âpres combats, ils vont subir de lourdes pertes et seront détruits les uns après les autres.

Transformé en chasseur de chars les Panzerjager 4,7cm auf R35 seront engagés dès l'opération Barbarossa. Les derniers exemplaires seront perdus en Belgique en 1944.

Illustration Eric Schwartz © H&C 2013

Ci-dessous.
Le système de saute-mines AMX sera retenu et commandé en série. Les événements empêcheront sa fabrication, mais ce système sera repris par les Américains sur leurs Sherman de déminage Aunt Jemina. *(DGA Chatellerault)*

Ci-contre.
Le 4.7 cm PaK (t) auf PzKpfw 35 R (f) sera construit à 200 exemplaires. Cette photo représente l'un des derniers engins engagés en septembre 1944 dans le nord de la Belgique et capturé par les alliés. *(Tank Museum)*

Après la guerre, un petit nombre de R 35, le plus souvent équipés de canon long SA 38, sera utilisé par la gendarmerie nationale ou par des unités auxiliaires de maintien de l'ordre en Allemagne et en Autriche. Plus tard, les tourelles APX R récupérées sur le mur de l'Atlantique seront expédiées en Indochine ou elles serviront à armer certaines casemates de la ligne Delattre qui protège Hanoi et sa région.

La dernière utilisation opérationnelle connue de ce char concerne les Renault R 35 restés au Levant qui seront cédés à la Syrie lors de l'indépendance de ce pays. Certains d'entre eux réarmés avec un canon de deux livres anglais auraient été capturés par l'armée israélienne et utilisés jusqu'en 1948. En France, c'est en mars 1946 que l'on essaiera de recycler les châssis de Renault R 35 pour la dernière fois en y adaptant un système de déminage à base de palpeurs, mais les résultats étant peu encourageant le projet sera abandonné.

Ainsi le char léger numériquement le plus important de l'armée française de 1940 aura connu une carrière longue d'une quinzaine d'années et ses chenilles auront parcouru tous les théâtres d'opérations de la Seconde Guerre mondiale. ■

La libération

Au moment de la libération du territoire français, plusieurs Renault R 35 seront récupérés par la résistance et réutilisés directement sur le terrain. Un des exemples les plus connus est la capture de quelques-uns de ces chars lors de l'insurrection de Paris en août 1944. D'autres groupes FFI en réutiliseront comme le maquis landais Dargelas ou le groupe Soustons qui libérera le camp de Parentis ou 3 000 Sénégalais qui y étaient internés formeront le 14e régiment de tirailleurs sénégalais. Quoi qu'il en soit, ces réutilisations restent très ponctuelles à cause du manque de pièces détachées et de munitions ainsi que par le manque de formation des équipages qui s'étaient improvisés sur le terrain.

Dodge WC 20

En partant d'une feuille presque blanche

Le véhicule que je vous propose aujourd'hui a, comme on dit, un lourd passé, même si l'expression est habituellement utilisée dans d'autres circonstances! Pour une fois que celui-ci est bien connu, nous n'allons pas bouder notre plaisir... En effet, le camion est arrivé neuf au Havre à la fin de la guerre.

Par Alain AUBRAT

Livré le 21 août 1941 à l'armée américaine en châssis-cabine, il n'avait jamais reçu sa carrosserie que lui destinait son type WC 20. Je ne reviendrai pas sur l'historique des versions ½ ton des Dodge, celui-ci ayant déjà été abordé dans le numéro 2 de votre revue préférée. Rendu à la vie civile par l'intermédiaire des surplus, il est acheté par un certain Jean Rédélé résidant dans la région dieppoise. Les amateurs de voitures sportives auront immédiatement compris de qui il s'agit; pour les autres, disons que c'est le créateur de la championne du monde des rallyes 1973, la célébrissime berlinette Alpine A110. Mais revenons à notre Dodge. À la demande de la concession Renault de Neufchâtel-en-Bray, il a été équipé, en 1949, d'un treuil de GMC et d'une grue de facture anonyme pour y servir de camion de dépannage. Le camion a ensuite été transféré à celle de Gournay-en-Bray, où il fut utilisé jusqu'en 1975. Laissé à l'abandon quelques années, il a été racheté par un collectionneur qui souhaitait le restaurer, mais qui finalement n'a fait que le préserver de la destruction. Le propriétaire actuel, Monsieur Jacques Bled, l'a acquis en 2006. Démonté entièrement, le camion fit l'objet d'une restauration complète, un ouvrage de longue haleine puisqu'ayant duré plus de quatre années. Il y a eu un travail énorme au niveau de la carrosserie, la tôle étant passablement corrodée. Après sablage, tout a été repeint aux couleurs d'origine. Le numéro War Department correspond à celui attribué au numéro de châssis. La caisse de réparation téléphonique a été construite entièrement à l'identique de celles ayant équipé quelques-uns de ses congénères. Avec son moteur type T 211, ce modèle WC 20 n'a été construit qu'à 30 exemplaires, celui-ci étant le 27e du lot. Je remercie particulièrement Monsieur Bled pour l'aide qu'il m'a donné pour la rédaction de cet article. ■

Dodge WC 20 – Véhicule de réparation d'urgence M1

Longueur: 4,75 m
Largeur: 2,32 m
Hauteur: 2,06 m
Empattement: 3,125 m
Poids à vide: 2320 kg
Charge Utile: 985 kg

Performances et caractéristiques techniques
Vitesse maximale: 90 km/h
Consommation: 19,5 l/100 km
Autonomie sur route: 480 km
Réservoir d'essence de 25 gallons (96,875 l)
Passage de gué: 80 cm
Garde au sol: 23 cm
Essieux rigides avec suspension semi-elliptique
Pneumatiques: 7.50 – 16 montés en double à l'arrière
Boîte de vitesse: 4 avant , 1 arrière
Boîte transfert avec pont avant débrayable
Rapport de pont: 4,89 : 1
Système électrique: 6 volts

Moteur
Type: T 211
Nombre de cylindres: 6
Alésage: 82,6 mm
Course: 111,1 mm
Cylindrée: 3,568 l
Puissance: 86 cv à 3000 t/mn
Carburant: essence
Refroidissement: par eau

Photo 1.
Le camion, hissé sur le plateau d'un porteur Daf, est rapatrié. La grue, après la dépose, sera détruite.

Photo 2.
Le voici dans la cour. Remarquez que les phares avaient été repositionnés afin d'être conforme à la législation, ainsi que l'immatriculation d'origine 432 AM 76.

Photo 3.
Remisé à l'abri, le camion est prêt pour la première partie du travail, le démontage pièce par pièce. Chacune d'elle est répertoriée, vérifiée et ensuite ou réparée ou remplacée. Dans le compartiment moteur, plusieurs pièces sont manquantes.

A gauche.
Vue de détail de la plaque constructeur. Elle a souffert, mais les gravures sont parfaitement visibles, à savoir le numéro de châssis 8694189, le type WC 20, la date de livraison du 21 août 1941.

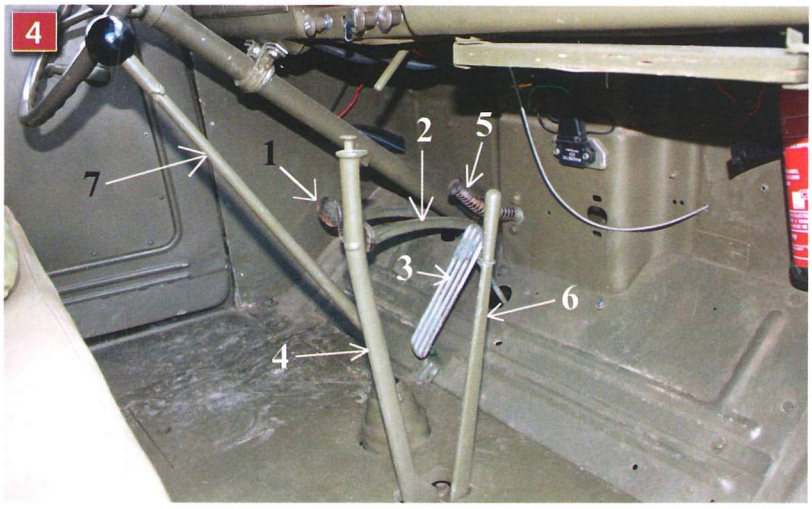


Photo 4.
Vue de détail du pédalier et des différents leviers. 1 : pédale d'embrayage. 2 : pédale de frein. 3 : accélérateur. 4 : levier du frein à main. 5 : démarreur au pied. 6 : levier pour embrayer le pont avant. 7 : levier de vitesses.

Photo 5.
Vue du poste de conduite et des instruments. 1 : indicateur de température d'eau. 2 : indicateur de pression d'huile. 3 : compteur kilométrique et de vitesse. 4 : ampèremètre. 5 : jauge à essence.

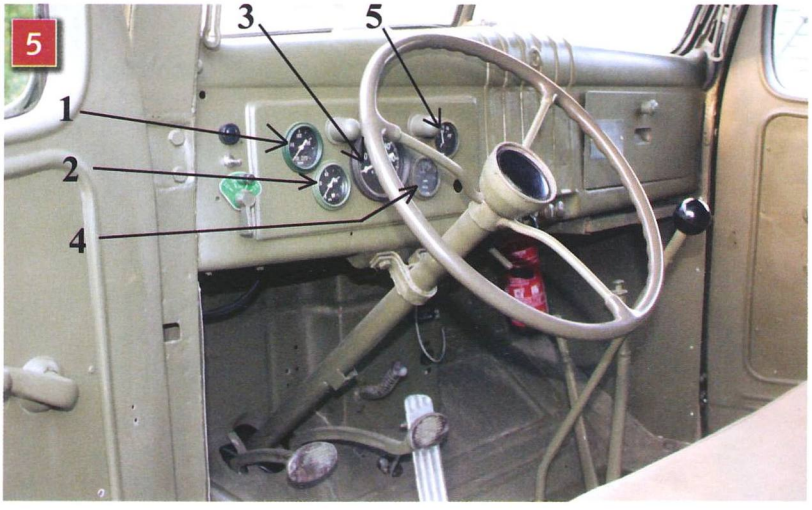


Photo 6.
La contre-porte est très dépouillée: seulement la manette pour lever ou descendre la vitre et la poignée d'ouverture de la porte.

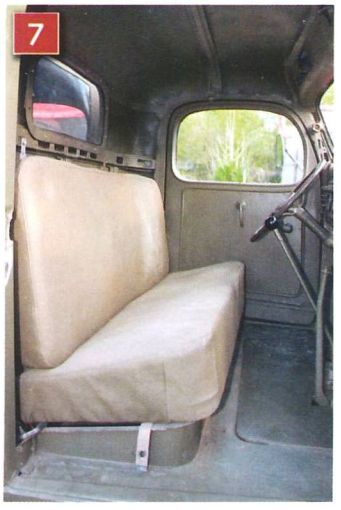


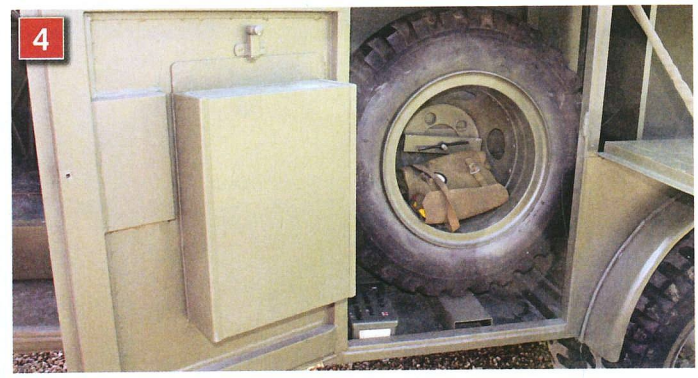
Photo 7.
La banquette apporte un confort relatif au conducteur, qui doit être malmené lors de trajets sur terrains variés. Notez le hublot dans la cloison arrière de la cabine.

Photo 1.
Vue latérale gauche du capot. Notez la patte arrière de fixation de celui-ci et la plaque avec le nom du constructeur.

Photo 2.
Vue de détail du phare droit. À son côté est fixé le feu de position black-out.

Photo 3.
De chaque côté de la calandre sont fixées les protections grillagées des phares.

Photos 4 à 6.
Les coffres ont été refaits conformément au plan original.



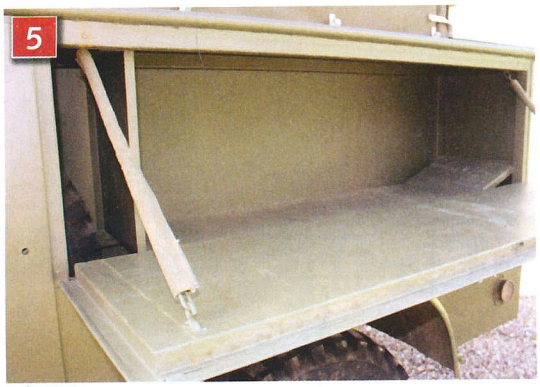
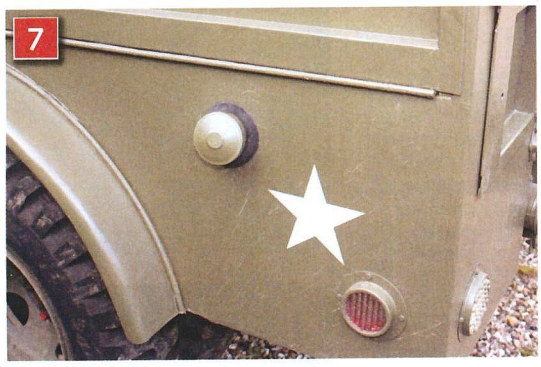


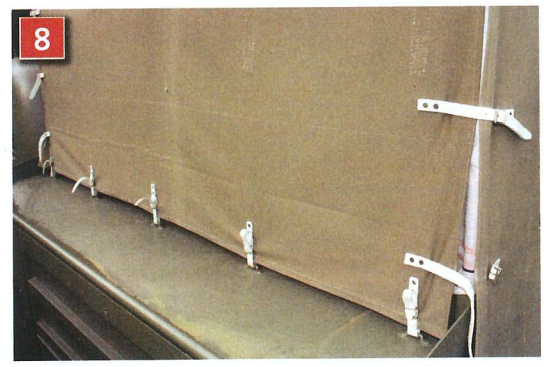
Photo 7.
L'orifice de remplissage du réservoir à essence est situé du côté gauche, en arrière des roues jumelées.

Photo 8.
La partie centrale de la caisse est bâchée sous arceaux. L'étoffe est fixée à cette dernière par des sangles.

Photo 9.
Cette vue fourmille de détails. En premier lieu, l'extrémité avant des longerons du châssis n'est pas rectiligne. Y sont fixés le parechoc et les crochets. Latéralement, on distingue en particulier l'attache antérieure de la suspension. Tout comme sur les volets du capot moteur, il y a aussi des louvres de capot sous l'aile.

Photo 10.
L'attache arrière de la suspension avant a une forme particulière, en V. Remarquez le raidisseur à l'intérieur de l'aile et le pot d'échappement.





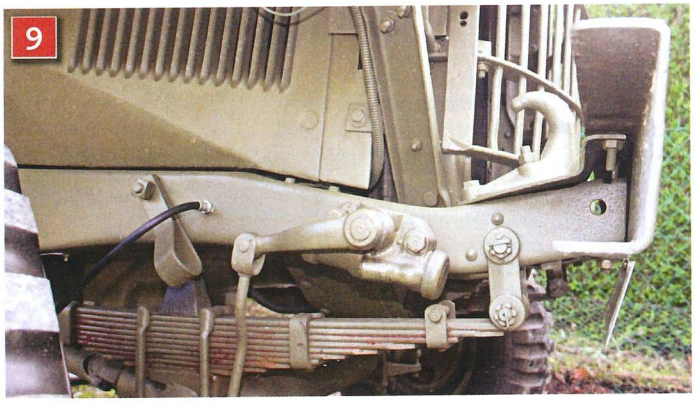
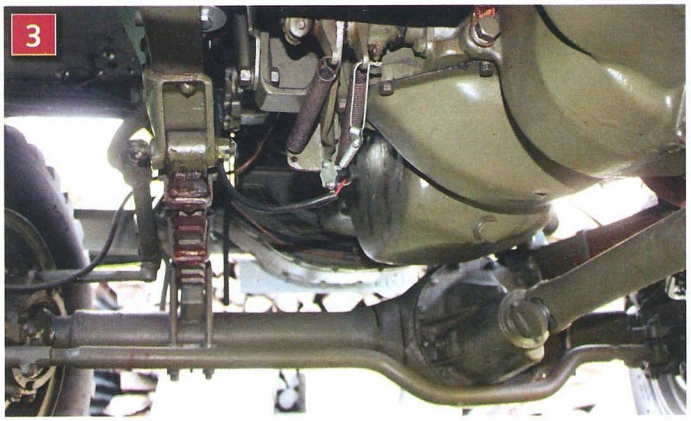
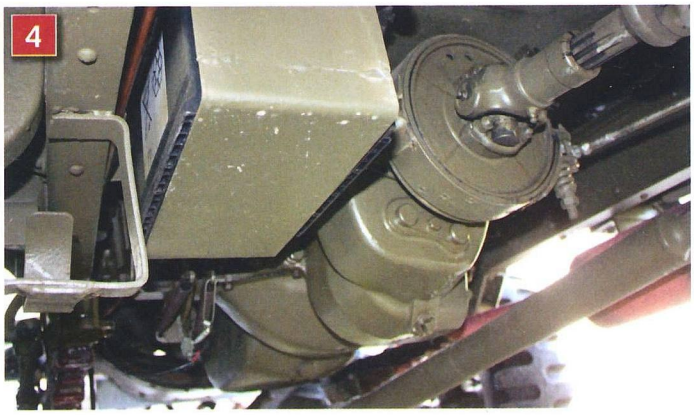


Photo 1.
Vue frontale du pont avant. Les roues braquées laissent entrevoir leur face interne avec la rotule de direction.

Photo 2.
Voici l'intérieur de l'aile avant gauche. D'avant en arrière sur le longeron, l'amortisseur, le flexible de liquide de frein, la fixation pour le transport maritime en forme de boucle et les tirants de la direction. Le numéro de châssis est gravé sur celui-ci, ici signalé en rouge.





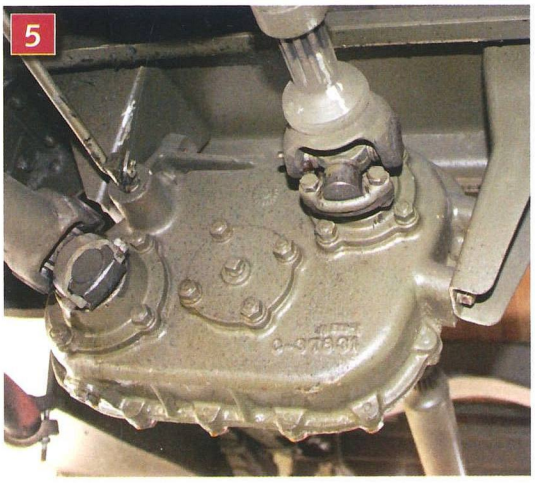
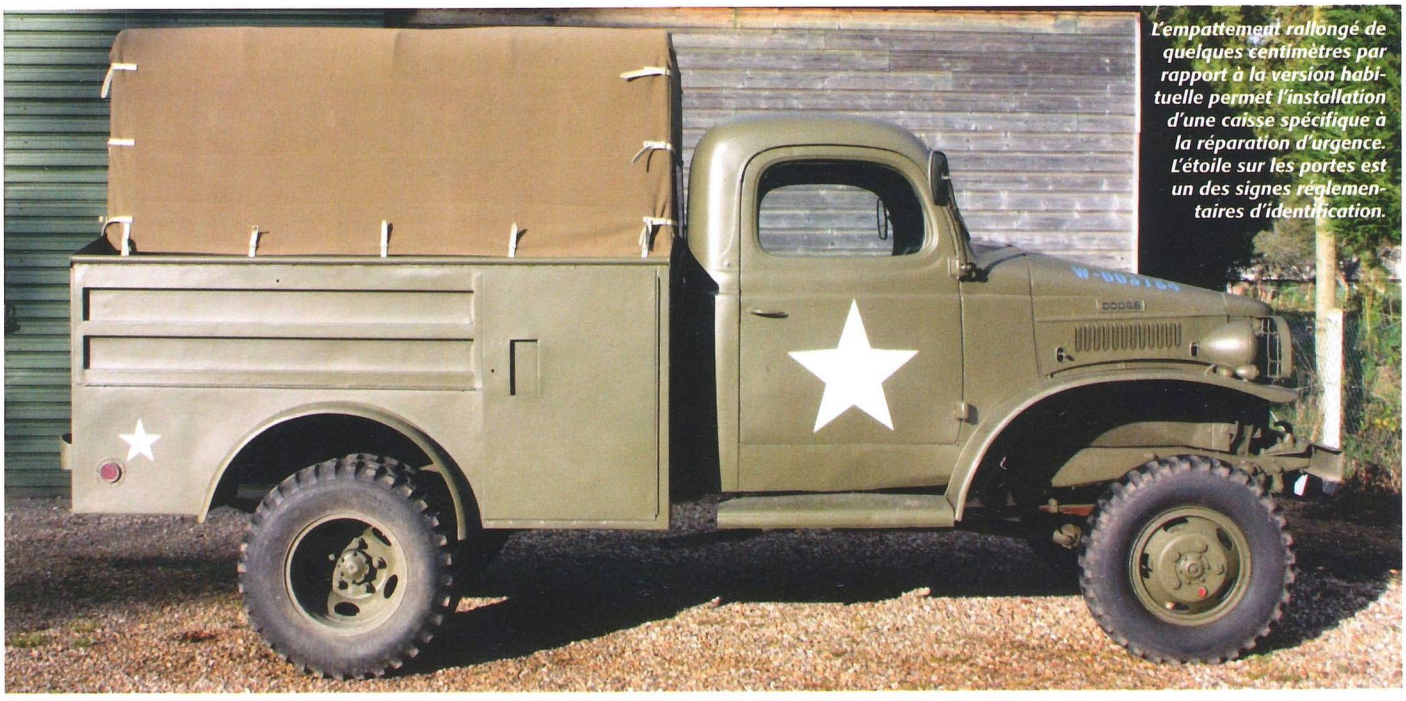


Photo 3.
Protégée à l'arrière du pont, la barre d'accouplement des roues avant.

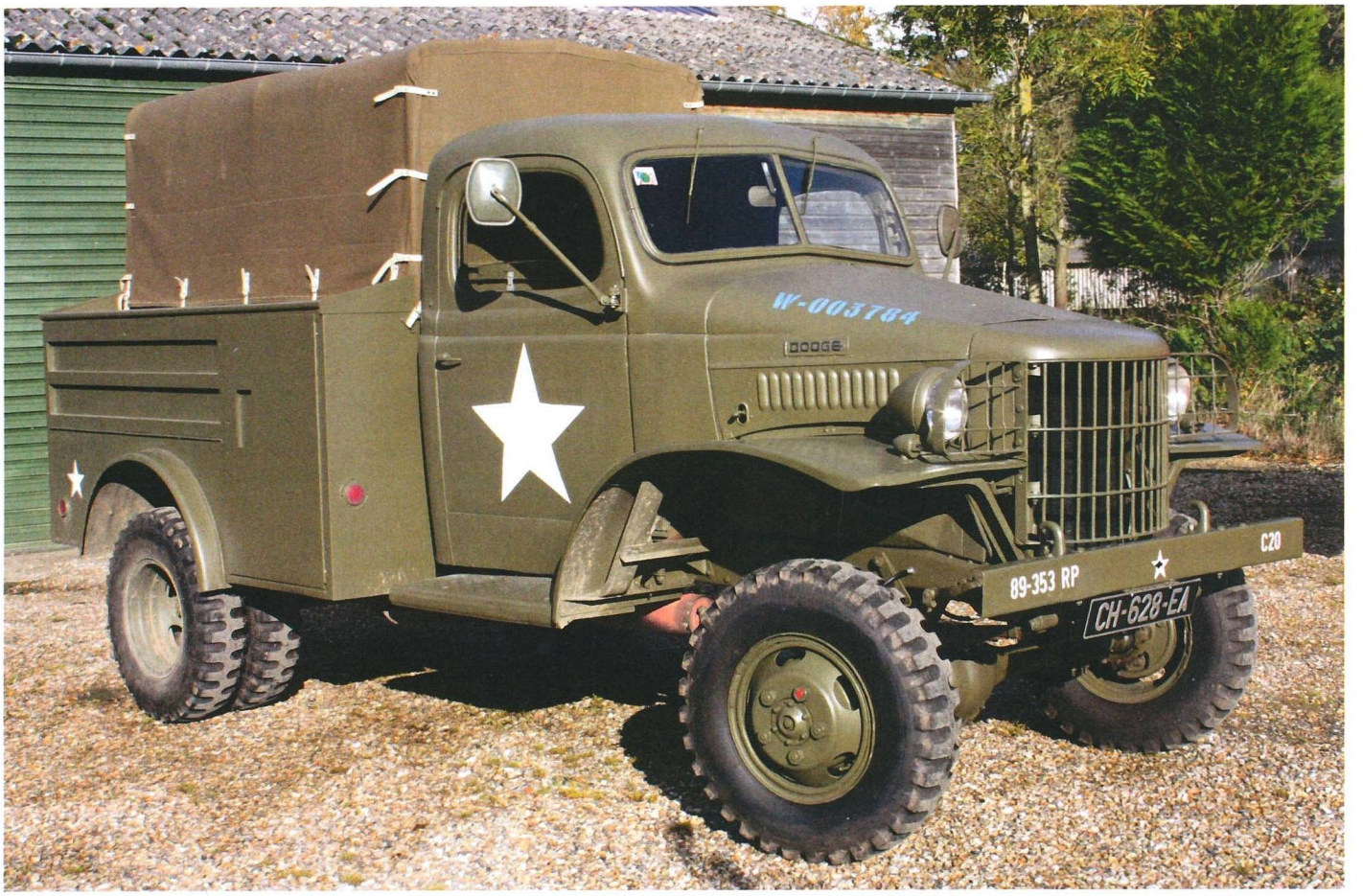
Photo 4.
Au premier plan, le support pour la batterie. Juste après, il y a la sortie de boîte de vitesses avec l'arbre de transmission et le carter moteur.

Photo 5.
Vues respectivement avant et arrière de la boîte transfert.

Photo 6.
Vue antérieure du pont arrière. La suspension comporte ici 12 lames. Notez le réservoir de carburant placé entre les longerons du châssis avec son petit robinet de vidange.



L'empattement rallongé de quelques centimètres par rapport à la version habituelle permet l'installation d'une caisse spécifique à la réparation d'urgence. L'étoile sur les portes est un des signes réglementaires d'identification.



Ci-dessus.
Le parechoc porte les marquages de la 89e division, 353ème Régiment d'Infanterie, RP voulant dire « repair », c'est-à-dire unité de réparation. Cette division, originaire du Middle West, gérait les camps « cigarettes », le principal nommé « Lucky Strike » étant situé sur l'aérodrome de Saint-Valéry-en-Caux (Département de la Seine Maritime) à la fin de l'année 1944.

Ci-contre.
Sous le capot côté droit, on a : 1. radiateur. 2. ventilateur. 3. bougie. 4. le collecteur d'échappement. 5. la trompette du klaxon. 6. filtre à air.

Ci-dessous.
Le marquage « caution left hand drive » était apposé sur les véhicules de l'US Army circulant sur les îles britanniques peu avant le débarquement. Il était sensé prévenir les autochtones de réflexes inappropriés de la part des conducteurs peu habitués à la conduite à droite.

Ci-dessous.
On distingue nombre de détails sur cette vue côté gauche du moteur :1. bouchon de remplissage d'huile moteur. 2. filtre à huile. 3. colonne de direction. 4. bouchon de remplissage du radiateur. 5. dynamo. 6. régulateur électrique.

ABONNEZ-VOUS !

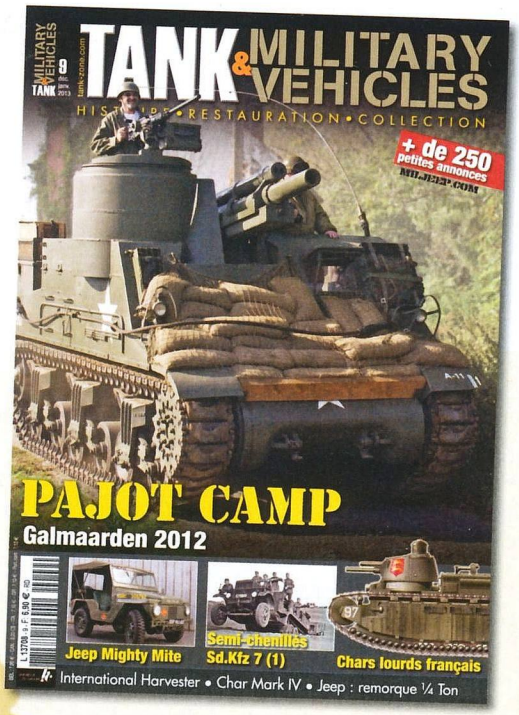
Formule 1 AN
6 numéros

35,20 €

au lieu de ~~41,40 €~~

-15%

ECONOMISEZ 20%
GRÂCE AU JUMELAGE


TANK & MILITARY VEHICLES
HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION
+ de 250 petites annonces
MILJEEP.COM
PAJOT CAMP
Galmaarden 2012
Jeep Mighty Mite
Semi-chenillés Sd.Kfz 7 (1)
Chars lourds français
International Harvester • Char Mark IV • Jeep : remorque ¼ Ton

-20%

99,30 €

au lieu de ~~124,20 €~~ **

Jumelage

***abonnement d'un an** à **Militaria**, le magazine de la collection et de l'histoire vivante (12 numéros)*
+ TANK & MILITARY VEHICLES

+ le DVD Jeep OFFERT !

OFFRE SPÉCIALE
LE DVD JEEP 1940-1945
HISTOIRE & TECHNIQUE

C'est en juin 1944, que les Français vont découvrir ce qui deviendra le symbole de la liberté retrouvée : la JEEP.
Au fil du film, vous découvrirez son histoire, ses caractéristiques techniques, son évolution au fil du temps ainsi que ses diverses utilisations dans les armées alliées.

9,90 €
~~14,90 €~~

DVD 5 - Format 16/9 - 54 mm environ- Couleurs - Français - Stéreo

* *Offres valables jusqu'au 31 janvier 2013*
** *Différence entre tarif et prix kiosque France*

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **35,20** € *(France)* ❑ **42,20** € *(Dom & étranger)*

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● ***Jumelage 1 : 1an à TMV (6 n°) + Militaria (12 n°) + DVD Jeep en Cadeau***
France ❑ **99,30** € *(au lieu de 124,20 €)* Dom et étranger ❑ **119,20** €

JE COMMANDE :

❑ **TANK ZONE** *(cercler)* 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17	**6,90 €**[1]
❑ **TANK & MILITARY VEHICLES N°** 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8	**6,90 €**[1]
❑ **L'ANNUAIRE 2013 DES CLUB D'HISTOIRE VIVANTE**	**13,50 €**[1]
❑ **DVD DODGE WC** - *DVD001*	**14,90 €**[1]
❑ **DVD JEEP 1940-1945** - *DVD003* • **OFFRE SPÉCIALE**	~~14,90~~ **9,90 €**[1]
❑ **DVD CONVOIS 2012** - *DVD005* • **NOUVEAU**	**14,90 €**[1]
❑ **LES ALLIÉS SOUS L'UNIFORME ANGLAIS** - *HIS0428* •	~~39,95~~ **37,95 €**[3]
❑ **LE TOMMY DE LA LIBÉRATION** - *HIS0432* • **RÉÉDITION**	~~39,95~~ **37,95 €**[3]
❑ **LE SOLDATS DE LA 1RE GM** - *HIS0495* • **NOUVEAU**	~~19,95~~ **18,95 €**[1]
❑ **L'ARMÉE FRANÇAISE DE LA LIBÉRATION** - *HIS0488* • **NOUVEAU**	~~16,50~~ **15,68 €**[1]
❑ **LA TRACTION CITROEN SOUS L'UNIFORME** - *HIS0493*	~~39,95~~ **37,95 €**[3]
❑ **LA JEEP DANS L'ARMEE FRANÇAISE** - *HIS0468*	~~24,95~~ **23,70 €**[3]

FRAIS DE PORT					
(1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et +: 18 €
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €	6 à 12 ex. : 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €	5 ex. et + : nous consulter.	
	France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	*DOM-TOM-Europe*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. **Port OFFERT** - Promotion limitée à : France, DOM-TOM & CEE : Autres pays, ajouter les frais de port.

TMV 010

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
Service clients - Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.

Nom
Prénom
Adresse
Code postal ville
Pays
Tél.
E-mail*
@

* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ..... , €

Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°**

expirant en mois année *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

Par Alain AUBRAT

Le SdKfz 7 2e partie : le SdKfz 7 évolue...

La conception générale du véhicule est bonne, le seul souci récurrent est un moteur un peu faible en puissance pour tracter dans de bonnes conditions. Aussi Kraus-Maffei développe, entre fin 1935 et début 1936, une nouvelle version de son tracteur. Extérieurement, les différences sont nombreuses.

Ci-dessus.
Ces deux Krauss-Maffei appartiennent à la Luftwaffe. Ils sont donc chargés de tracter le fameux canon antiaérien de 88 mm. Extérieurement, il n'est pas possible de savoir s'il s'agit de KM m 9 ou KM m 10, les ailes avant étant du premier type.

Ci-dessous.
A 3. Appartenant à la Légion Condor, détachement envoyé par le régime nazi pour soutenir le Général Franco dans la guerre d'Espagne, ce Krauss-Maffei semble être un modèle de fin de série, un KM m 10.

D'abord, une nouvelle face avant. Tous les semi-chenillés vont avoir désormais un air de famille, du plus petit au plus lourd, avec une calandre à deux barres verticales et des ailes enveloppantes. Ces dernières sont prolongées sous la calandre protégeant l'avant du châssis. Quelques moulures raidissent la tôle en arrière des roues directrices. La caisse, elle aussi, évolue avec une partie arrière totalement inédite comprenant la suppression des deux supports de roues de secours et l'installation de nouveaux coffres. Mécaniquement, le moteur poussif est remplacé par un autre fourni par le même motoriste, Maybach, type HL 57 développant 130 cv, soit un gain de 15 cv par rapport à la version précédente. Le véhicule reçoit la dénomination KM m 9 et il est produit à 127 exemplaires.

Fin 1936 lui succède un modèle quasiment identique au moteur près, un nouveau bloc Maybach, type HL 62 développant 140 cv. Les derniers véhicules livrés se distinguent par des ailes avant légèrement arrondies. Krauss-Maffei en livrera 111 nommés KM m 10, tandis que Hansa-Lloyd (Borgward) en fournira 222 dénommés HL m 10. Les deux tracteurs sont facilement identifiables à l'avant, chaque marque ayant apposé sur la calandre son insigne. ■

Ci-dessus.
Le sdKfz 7 est un excellent tracteur, même dans les étendues recouvertes d'un tapis neigeux. Celui-ci tracte un obusier de 105 mm le FH 16 (leichte Feldhaubitze modèle 1916). Ses roues en bois cerclé de fer ont nécessité l'emploi d'un train rouleur.

Ci-contre.
Dans les régiments, on retrouve des unités livrées tant par Krauss-Maffei que par Borgward.

Ci-dessous à droite.
Ce Borgward HL m 10 appartient aux derniers modèles livrés à la Wehrmacht, reconnaissables aux ailes avant arrondies.

Fiche technique SdKfz 7 (KM m 9-10 / HL m 10)

Longueur: 6,85 m
Largeur: 2,35 m
Hauteur: 2,62 m avec capote
Garde au sol: 41 cm
Poids à vide: 9 500 kg
Charge utile: 1 500 kg
Charge remorquée: 8 000 kg
Performances
Vitesse maximale sur route: 50 km/h
Consommation sur route: 80 l/100 km
Consommation en tous terrains: 160 l/100 km
Autonomie sur route: 250 km
Réservoir d'essence: 205 litres
Pneumatiques: 7.50-20 tous terrains
KM m 9 Moteur Maybach
Type: HL 57 TU
Nombre de cylindres: 6
Alésage: 100 mm
Course: 120 mm
Cylindrée: 5,616 l
Puissance: 130 ch à 2600 t/mn
Carburant: essence
KM m 10 HL m 10 Moteur Maybach
Type: HL 62 TUK
Nombre de cylindres: 6
Alésage: 105 mm
Course: 120 mm
Cylindrée: 6,191 l
Puissance: 140 ch à 2600 t/mn
Carburant: essence

Ci-contre.
Cette unité, versée dans la Luftwaffe, matricule WL-55374, présente le camouflage typique du milieu des années trente, tricolore à larges bandes, un camouflage utilisé jusqu'en 1937. Il tracte un canon de 88 mm Flak 18 fixé à la remorque spéciale Sd-Anh 201.

Bastogne 2012

Le défilé

Les 9, 10 et 11 décembre, les traditionnelles commémorations de Bastogne marquaient le 68e anniversaire de la Bataille des Ardennes. Une fois n'est pas coutume, le bulletin météo, qui annonçait de la pluie, ne se trompa guère puisque, mis à part quelques éclaircies, un ciel chargé régna sur Bastogne durant tout le week-end.

Par Patrick SARRAZIN

Mais le ciel ne fut pas le seul à être « chargé » et l'organisation a bien failli subir les foudres des collectionneurs venus nombreux. En effet, suite à certaines tensions entre clubs ou avec la municipalité, l'ABC, « Amicale des Bastognards Collectionneurs », bien rodée depuis dix ans dans l'organisation de la manifestation, avait jeté l'éponge une semaine avant la manifestation ! Les collectionneurs, qui avaient prévu de passer leur week-end sur le parc des expositions de Renval, se sont donc retrouvés sans accueil, et confrontés à des problèmes d'hébergement notoires sur la région, tant et si bien que beaucoup sont venus à Bastogne en simple touriste ou ont purement et simplement annulé leur venue.

La municipalité, dirigée par le nouveau bourgmestre Benoît Lutgen, avait édité, à la dernière minute, une nouvelle charte pour les collectionneurs (un petit air de Normandie !), que vous pouvez consulter sur http://www.bastogne.be/uploads/charte-de-bonne-conduite.pdf . Bien sûr, il était impossible de la faire respecter : aucun uniforme ou véhicule allemand dans la région, pas de «G.I.'s» avec armement, baïonnette, couteau, à l'exception des reconstitutions dûment organisées. La ville a donc décidé, au pied levé, d'organiser le défilé prévu le dimanche en faisant appel à l'aide du BMVT installé comme les autres années dans le gîte de Renval. C'est donc dans l'urgence que de nombreux collectionneurs ont été contactés pour participer à ce défilé. Enfin, ce sont quand même près de 100 véhicules qui se sont retrouvés au Mardasson, le point de rassemblement. Un bel échantillon de véhicules était représenté, comprenant des Harley, Jeep, Dodge, de beaux modèles de GMC dont un DUKW, des Weasel. On regrettera quand même l'absence de véhicules lourds ou de blindés, car seules une M8 et une M20 étaient présentes. En espérant que l'édition 2013 se déroulera sous de meilleurs auspices tant sur le plan météo que sur celui de l'organisation, sachant qu'elle aura figure de test pour le 70e de 2014.■

En titre.
Un GMC 353 a cabine tôlée avec sa calandre de 2e modèle transportant un bulldozer D2.

Ci-dessous.
Ce groupe de motos anglaises venait des Pays-Bas.

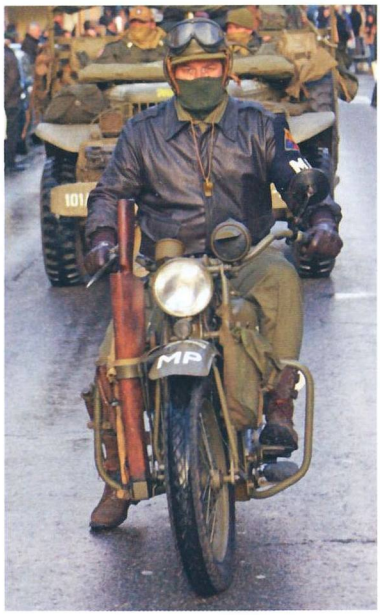
Ci-dessus à gauche.
Un Dodge WC 52 équipé d'un "Ring mount" encadré par des hommes à pieds.

Ci-dessus à droite.
La Jeep SAS de France 44 fidèle au rendez-vous.

Ci-contre.
Un très beau Weasel aux couleurs d'une unité médicale avec son camouflage.

Ci-contre.
Un des quatre Weasel présents dans le défilé, ici, celui de Jean-Christophe Lejeune .

Ci-dessous.
Belle configuration pour ce Dodge WC 51.



Ci-dessus.
Le Dodge 6x6 WC63 aux couleurs du RBFM de la 2e DB.

Ci-dessus à droite.
Weasel M29 C avec les caissons de flottaison.

Ci-contre.
La seule Harley présente dans le défilé.

Ci-contre.
On ne pouvait pas ne pas remarquer ce GMC DUKW.

Ci-dessous.
Une autre très belle restauration pour ce GMC 353 à caisse bois avec sa remorque.

Ci-contre.
Ce Dodge Carryall avait fait le déplacement de France.

Ci-dessus.
Sortant de l'ordinaire, ce camion anglais avec sa flèche de dépannage ne semble pas d'origine.

Ci-contre.
Ambulance Dodge WC 54, on regrettera le panneau incongru placé sur la calandre.

Ci-dessous.
Belle présentation pour cette Jeep avec sa remorque porte câbles.

Cet autre GMC 353 à cabine tôlée avec son rail pour mitrailleuse appartient à William Witmeur.

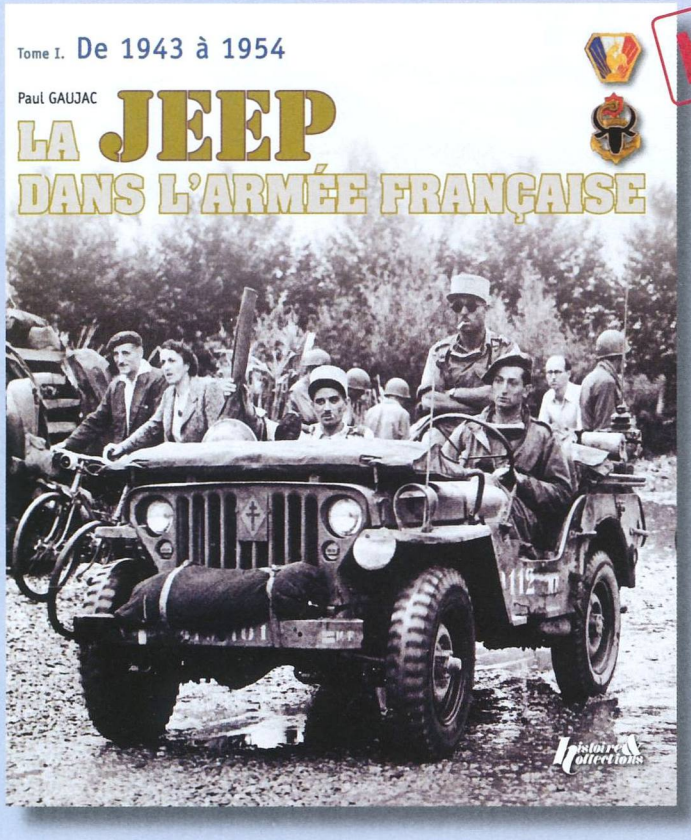
Ci-dessus.
Ce Dodge Carryall WC 53 est celui d'André Witmeur.

Ci-dessus à droite.
Autre très beau GMC 353 à cabine tôlée. Il faut dire que le climat de Bastogne est propice à cette configuration.

Ci-dessus.
Une belle M20 avec sa bâche de protection.

Ci-contre.
Autre très beau GMC 353 à cabine tôlée. Il faut dire que le climat de Bastogne est propice à cette configuration.

Ci-dessous.
Jeep lors du défilé. En faite, elles n'étaient pas nombreuses sur le nombre de véhicules.

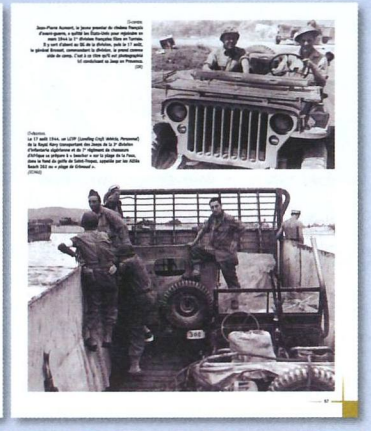


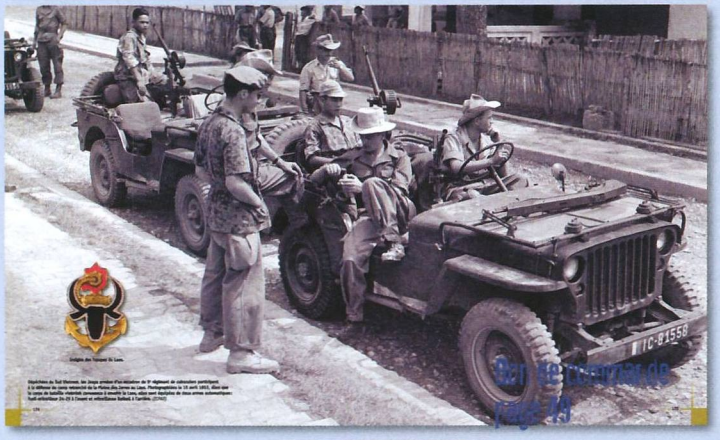
NOUVEAU

La JEEP dans L'ARMÉE FRANÇAISE

Tome 1 - 1943-1954
de la Tunisie à l'Indochine

Conçue en moins de six mois peu avant l'entrée en guerre des Etats- Unis en décembre 1941. 650 000 exemplaires seront construits, dont près de 175 000 sont livrées aux armées alliées dans le cadre des accords de prêt-bail. Les parachutistes de la France Libre sont les premiers à se servir de jeeps – lors des raids effectués par le Special Air Service dans le désert libyen. Mais c'est à partir d'avril 1943 que les jeeps arrivent en masse dans les ports d'Alger et de Casablanca dans le cadre des accords de réarmement. Ces « drôles de petites voitures » séduisent les Français par leur maniabilité et leur capacité à franchir les pires obstacles. Les jeeps se trouvent là où est engagée l'armée française. Elles transportent les chefs, portent les postes radios, sont équipées d'armes automatiques ou antichars évacuent les blessés en terrain diffi cile… Elles sont munies de haut-parleur pour haranguer la foule et des techniciens songent même à leur faire détecter des mines. Certains constructeurs cherchent à la remplacer, mais ils échouent. Il faut se résoudre à les construire sous licence, jusqu'à ce qu'elles disparaissent après soixante années de bons et loyaux services.



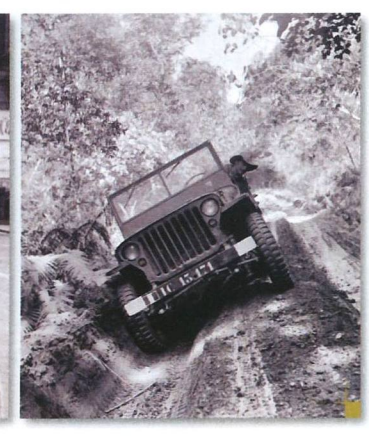


Bon de commande page 25

144 PAGES
250 PHOTOGRAPHIES
24 PROFILS
24,95 € EN LIBRAIRIE

Bon de commande page 25

PARUTION FEVRIER 2013



Recogne-cobru 2012

A l'occasion des commémorations 2012 de la bataille des Ardennes à Bastogne, une grande reconstitution historique a été organisée avec la participation de plus de 250 reconstituteurs, 30 véhicules et un véritable show pyrotechnique.

Le 9 janvier 1945, venant du village de Cobru par les champs, les troupes allemandes attaquent le village de Recogne défendu par le 501st PIR. Les combats dureront plusieurs jours et seront un des tournants de la fin de la 2e Guerre Mondiale. Ce sont ces combats que l'association Ardennes Memories à reconstitué avec l'aide de nombreuses associations venant de Belgique, France et même Pologne. La Duty First organisant le côté américain dans le village de Recogne avec les groupes Big Red One Poland, Blue and Grey, Indian Head, Koufra, 6th Cavalry Group et quelques individuels. Le côté allemand étant mis en place par HMRA et les Lufteaux, renforcés par plusieurs groupes polonais, allemands et aussi les associations Fantômes de la 11e Panzer, GRH 39-45, Verlaine 59. L'implication de Serge Balleux, de son équipe et du comité des fêtes des villages a été déterminante dans le succès de cette manifestation.

Dans les deux villages, les associations présentaient différentes expositions afin d'illustrer la vie quotidienne des soldats en 1944. PCs radios allemands ou alliés, logement sommaire dans les granges des fermes, infirmerie dans la chapelle de Recogne étaient des plus réalistes.

Sous une pluie battante, environ 3 000 spectateurs sont venus assister à la reconstitution des combats le dimanche matin. Pendant deux heures, differents tableaux se sont succédés. Une première attaque allemande en provenance de Cobru est repoussée par les hommes du 501st PIR. Le renfort d'un Panzer V « Panther », permettra à la deuxième vague d'assaut allemande de prendre le dessus. Le village est envahi et les troupes américaines repoussées dans les bois environnants. Le tableau suivant sera la reconquête des alentours du village par les alliés, puis du village de Recogne.

La qualité et l'envergure de la reconstitution furent remarquables. A n'en pas douter, Ardennes Memories, Serge Balleux et les groupes participants récidiveront dans les années à venir pour mettre en place une manifestation encore plus grandiose. Histoire & Collections, partenaire avec *Militaria Magazine*, sera à leur côtés pour les prochaines éditions. De nombreuses vidéos de la bataille sont accessibles via le site www.ardennes-memories.com ou notre page Facebook : http://www.facebook.com/TMV.Magazine ■

Ci-dessus.
Ce Panther est construit sur une base de char russe T55. Le canon avait été coupé lors de sa démobilisation et a été remplacé par un reverbère d'une rue de Varsovie !

Ci-dessous.
Les combats auront eu raison de Serge Balleux

Par Pierre-François BOSELLI

Canon Flak 38 calibre 20 mm antiaérien des Lufteaux.

BMW R71 avec sidecar.

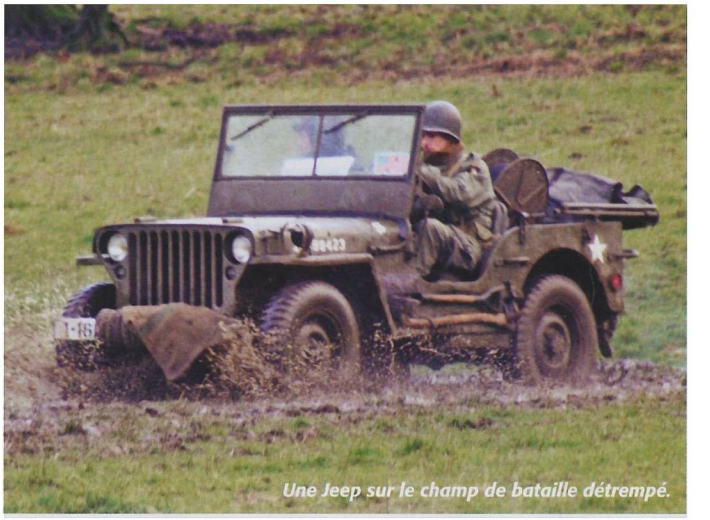
le SdkFz 251 en patrouille à Cobru.

L'arrière du Panzer V - T55.

VW 82 Kübelwagen, le véhicule léger tout-terrain de l'armée allemande. Conçu par Ferdinand Porsche, elle comprend de nombreux éléments issus de la kdf-wagen future Coccinelle.

La photo de cette Jeep ambulance a été prise en pleine journée dans la forêt et donne une idée de l'ambiance particulièrement sombre de celle-ci.

Chasseur de char M18 Hellcat de la collection JEEPEST.



Une Jeep sur le champ de bataille détrempé.

Camion Mack 7 1/2 Ton 6x6 (O-532). Il est construit à partir de 1943 avec une production totale d'environ 2 000 exemplaires. Il est principalement destiné au transport d'artillerie lourde, tractant les canons de 155mm et 240mm.

Véhicule de combat d'infanterie, blindé et semi-chenillé allemand : SdKfz 251. Il s'agit d'un vrai-faux sur base d'un OT-810.

La première vague d'assaut allemande avec le SdKfz 251.

La deuxième vague d'assaut allemande se prépare.

Avel l'aide du Panther, les américains sont repoussés dans les bois autour de Recogne.

Mitrailleuse Browning M1919A4 calibre .30 (7.62mm) montée sur l'affut de la Jeep.

Préparation au tir de mortier M2 de 60 mm.

Sous la pression allemande, les américains évacuent hommes et canons à l'aide de Dodge WC51 et 52.

Canon antichar US M1 de 57 mm.

Ce Panzergrenadier est équipé d'un lance-flamme Flamenwerfer 35 dont il fait usage pour détruire ce baraquement.

Installés dans les fox-holes, les allemands défendent leur position.

Les combats se déplacent dans le village.

Finalement, le 501st PIR aura raison des troupes allemandes. Le Panther et son équipage sont capturés.

Les "Nuts Days" du MRA

Bastogne 2012

Les cérémonies de la Bataille des Ardennes à Bastogne sont aussi, pour les membres du Musée Royal de l'Armée belge, l'occasion de présenter au public leur travail sur le site du « Centre d'Interprétation de la Seconde Guerre mondiale » au Quartier Sous-Lieutenant Heintz à Bastogne. Ce lieu historique est l'ancien quartier général du Brigadier Général McAuliffe qui, en décembre 1944, était le commandant en intérim de la 101st Airborne Division.

Par Patrick SARRAZIN

Pendant tout le week-end des « Nuts Days », différentes démonstrations d'engins ont été effectuées, mais on pouvait aussi apprécier l'exposition sur le matériel anglais en partie réalisée par l'équipe des Compagnons du Souvenir. Il y avait également à découvrir : des expositions diverses, dont une exposition sur la guerre du Golfe, une exposition de modélisme, on pouvait aussi découvrir ou redécouvrir le musée du Centre d'Interprétation, et enfin une bourse qui connut une grande influence lors de ces 3 jours.

Le site ouvert depuis décembre 2010 permet au Musée Royal de l'Armée d'exposer un éventail restreint, mais très intéressant de véhicules, de chars et d'armes lourdes parmi plus de 400 pièces que possède le musée.

Il fallait aussi visiter les halls d'expositions où des saynètes présentent les véhicules en situation, à l'image de la chenillette Renault UE transformée par les Allemands pour la protection des aérodromes ainsi qu'un Flak 20 mm, tous deux dans leurs peintures d'origine.

En titre.
Une vue de l'intérieur de l'impressionnant atelier du MRA. Au premier plan, le canon américain de 203 mm en cours de restauration.

De la Renault UE au JS-3

Cette antenne du Musée Royal de l'Armée comprend également le centre de restauration de véhicules de la Deuxième Guerre, dont une partie est en ordre de marche et provient des dépôts de Vissenaken (Saint-Trond) et de Kapellen (Anvers). Le personnel de l'antenne du Musée Royal de l'Armée en poste à la caserne Heintz collabore de manière très dynamique et efficace avec les bénévoles de la SRAMA (Société Royale des Amis du Musée de l'Armée) à la poursuite des travaux d'entretien et de remise en état du patrimoine « véhicules et engins » du Musée Royal de l'Armée. L'année 2012 a encore été riche en projets de restauration. Celle de la Renault UE, visible l'année dernière, est terminée et il ne lui manque plus que les marquages. Le char Cromwell est aussi maintenant entièrement opérationnel. Un Sherman M4 E8 HVSS a lui aussi été restauré entièrement et effectuait ses premiers tours de chenilles à cette occasion. La pièce remarquée reste le 7,5 Sturmgeschütz III Ausf F8, avec son moteur Maybach V-12 d'origine et fraichement restauré. Des problèmes de fragilité sur les chenilles ne lui permirent pas de participer aux présentations dynamiques le dimanche. La restauration complète de ce véhicule est prévue pour 2013. Les réalisations actuellement en cours étaient aussi visibles au sein des ateliers : l'obusier de 203 mm US, un rare tracteur d'artillerie belge de marque Brossel, et l'impressionnant char soviétique Josef Staline 3 de près de 50 tonnes et dont le moteur déposé vient d'être remis en état. Nous ne manquerons pas de revenir sur ce JS-3 prochainement.

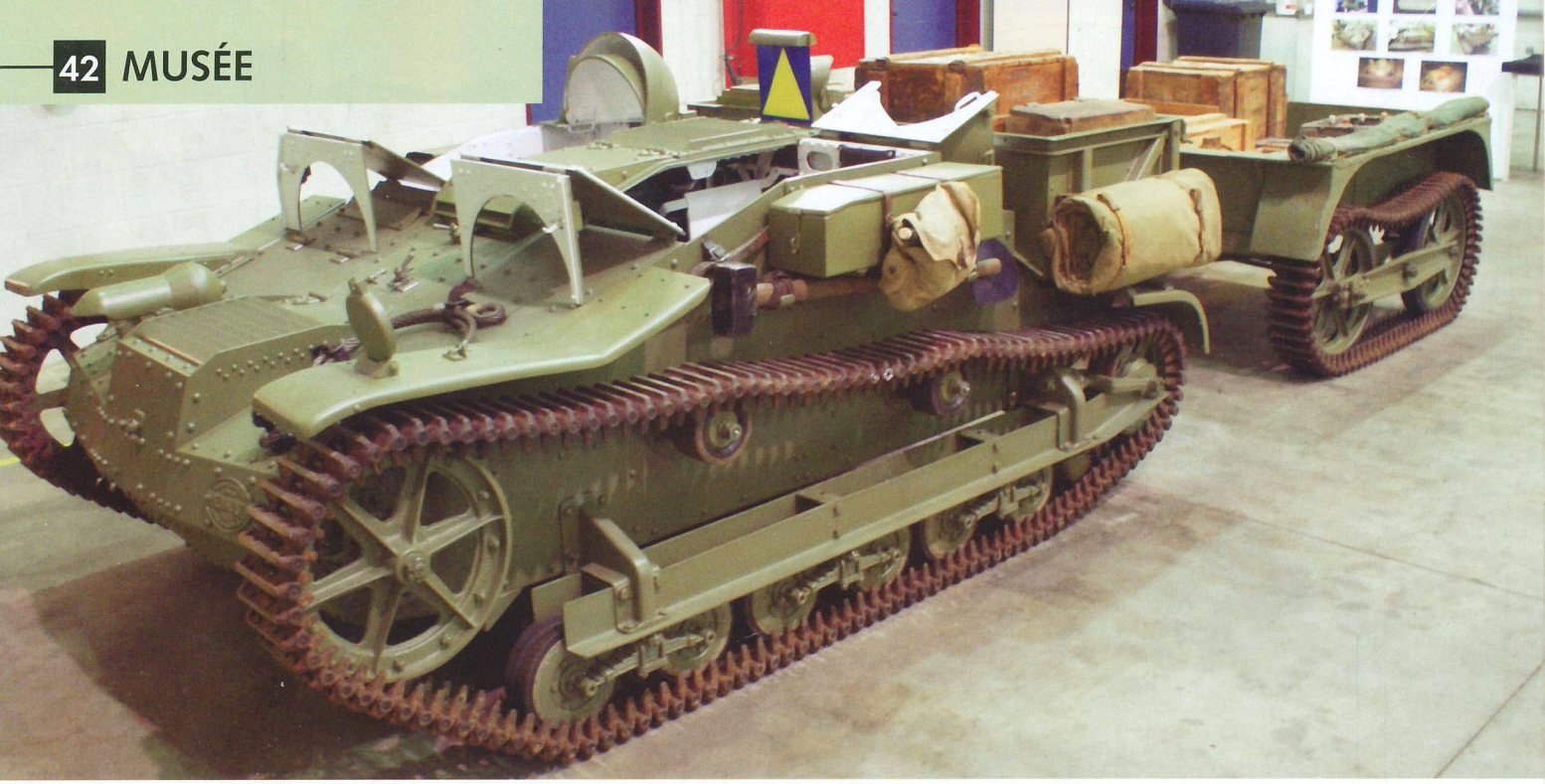
Je remercie ici chaleureusement toute l'équipe du MRA et son directeur, monsieur Dominique Hanson, pour leur accueil et leur amabilité tout au long de ce week-end. ■

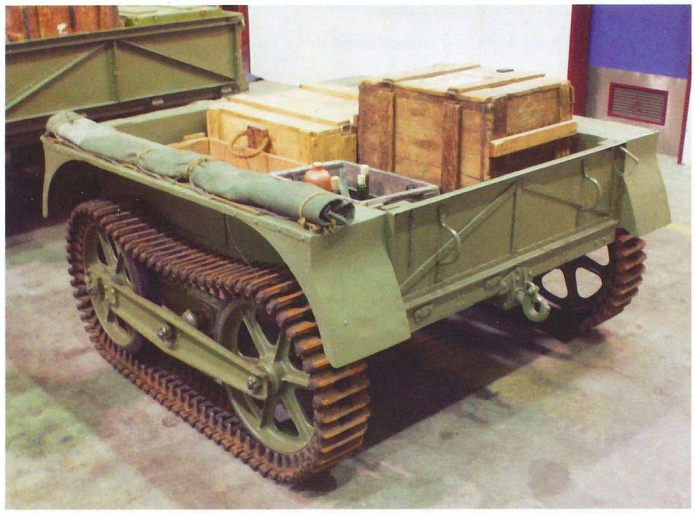
Ci-dessus.
L'half-track M16 arborant un camouflage deux tons.

Ci-dessous.
Le Chaffee de la collection lors de la demonstration dynamique

Ci-dessus.
Une des seules automitrailleuses AEC Matador Mk II en état de marche sur les quelques 600 exemplaires produits dans le monde.

Ci-dessous.
Belle restauration aussi pour ce petit Dodge Canada équipé d'une benne.





Ci-dessous.
Le char britannique Cromwell Mk IV est maintenant en parfait état.

Ci-dessus et ci-contre.
La petite chenillette Renault UE française et sa petite remorque d'accompagnement ont maintenant reçu leur couche de peinture définitive, il ne leur reste plus que leurs marquages à recevoir.

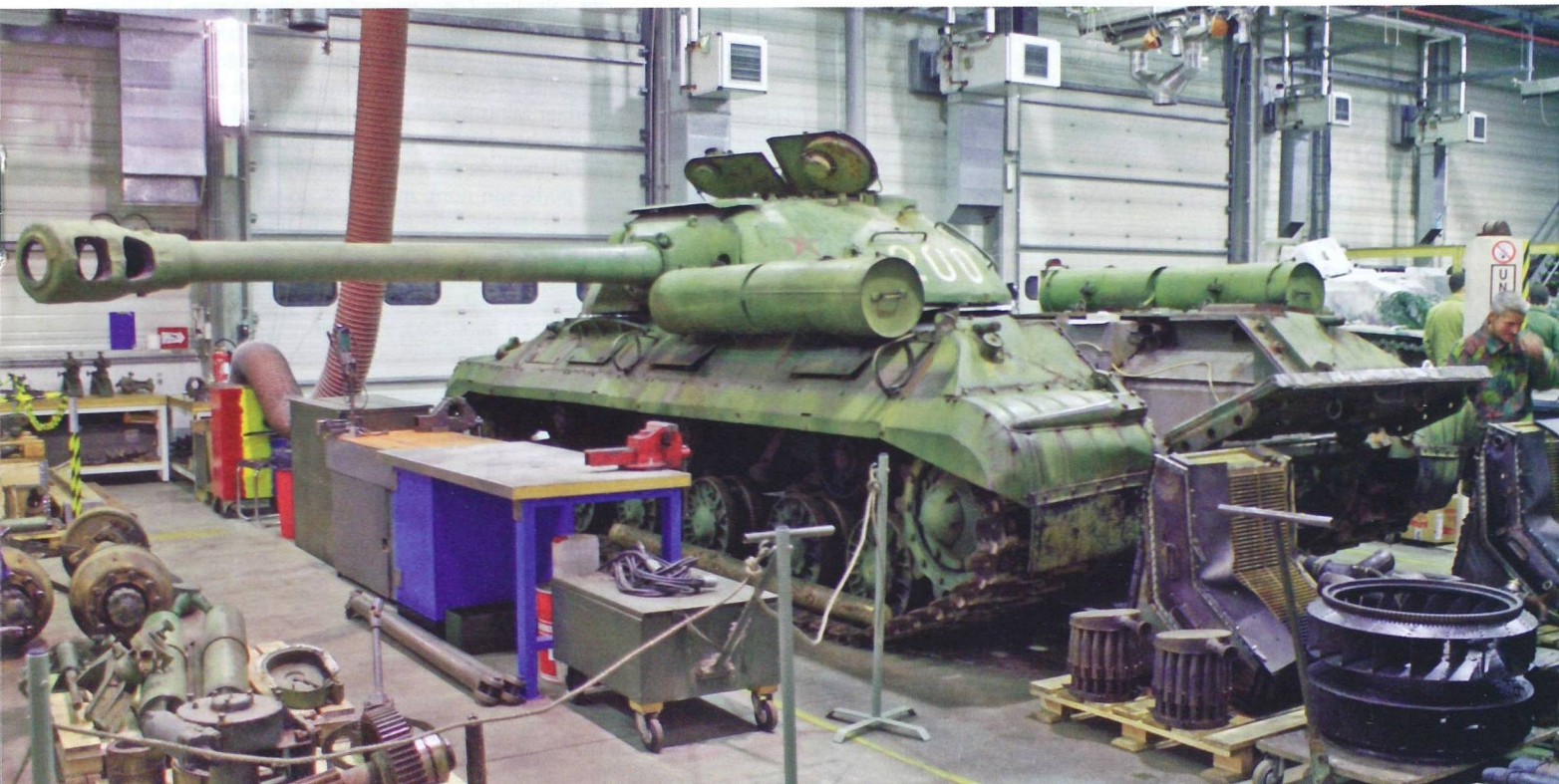
Ci-contre.
Le très rare tracteur d'artillerie belge de marque Brossel TAL produit à un peu plus de 70 exemplaires est maintenant en cours de restauration .

Ci-contre.
Dernière restauration en date de l'équipe du MRA : ce Sherman M4E8 HVSS qui effectué ses premiers tours de chenilles sur la place centrale.

Ci-dessous.
L'impressionnant JS-3 pèse près de 50 tonnes. Sa tourelle est armée d'un canon de 122 mm.

Ci-contre.
Le Stug III F8, dont la remise en état est en cours, est ici pris sur le vif. La difficulté pour retrouver des carburateurs a compliqué la restauration du moteur.

Ci-dessous.
Le moteur modèle V-2 IS de 12 cylindre diesel du JS 3 est maintenant entièrement révisé. Il retrouvera bientôt les entrailles du monstre pour sa résurrection. Voir cet engin en démonstration doit vraiment être très impressionnant.



La saga du Churchill

4e partie : du Mk VI au Mk VIII, enfin la maturité

Au début de 1943, l'armée britannique dispose de deux versions de Churchill (Mk III et IV) armées d'un canon de 6-pounder, outre les modèles plus anciens encore en service *(voir TKZ n° 17)*. La pièce de 6-pounder, d'un calibre de 57 mm, est une arme légère possédant des capacités antichars honorables pour l'époque, bien que disposant d'un obus explosif peu puissant, ce qui la place à peu près au niveau du canon de 5 cm monté sur le Panzer III.

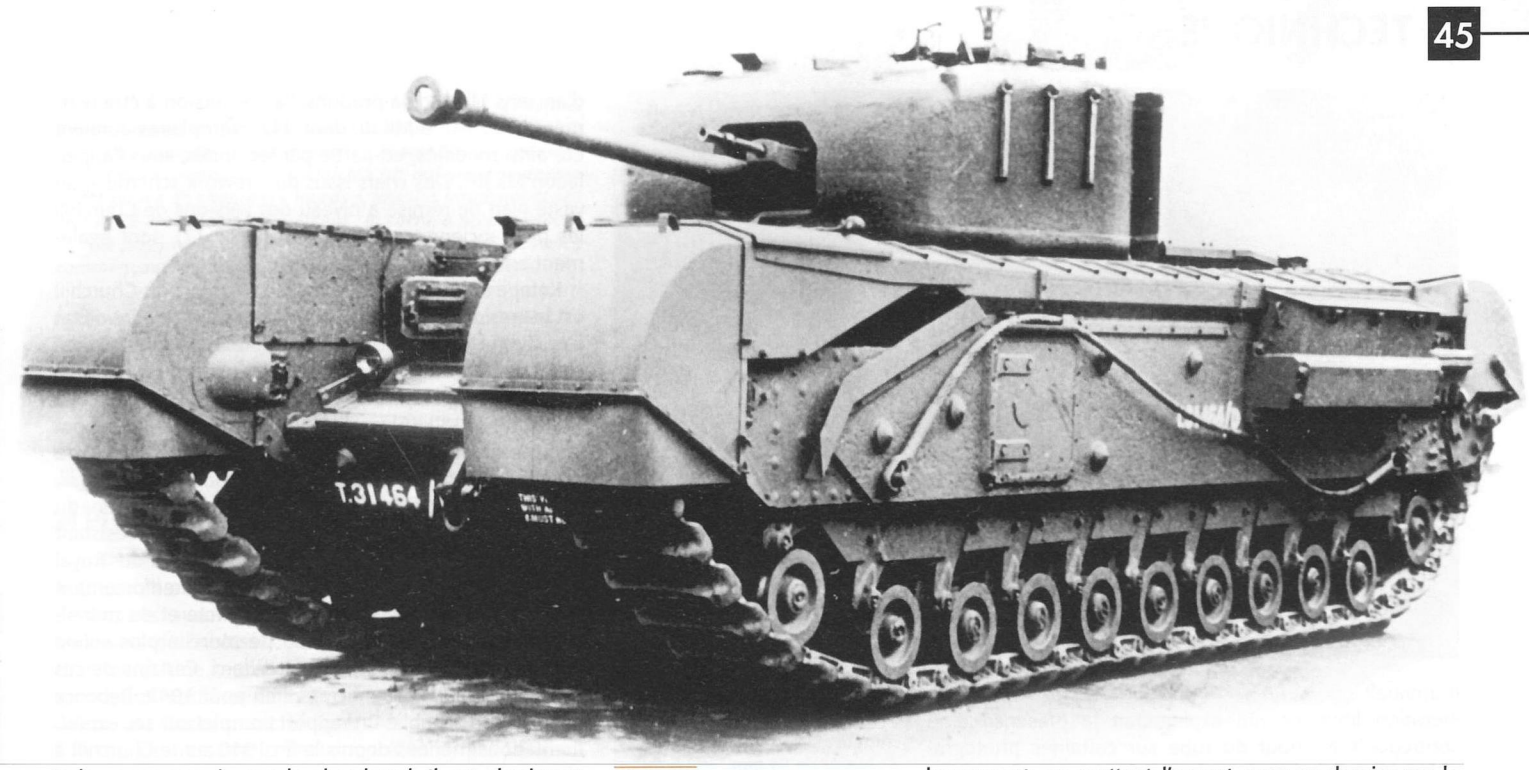
Cependant, elle ne peut pas rivaliser avec les canons de 7,5 cm long que les Allemands installent sur leurs Panzer IV depuis mars 1942. Sur le terrain, la troupe qui fait connaissance avec les Lee/Grant et Sherman américains armés d'un 75 mm, réclame un canon plus puissant pour les chars britanniques, notamment le Churchill.

Or, Vickers Armstrong travaille depuis décembre 1942 sur une conversion du 6-pounder au calibre 75 mm, par l'agrandissement de la culasse et du tube, de façon à pouvoir accepter les munitions américaines de même calibre. La pièce ne représenterait pas un progrès significatif en soi, mais permettrait d'équiper tout char armé d'un 6-pounder avec un 75 mm tout en simplifiant l'approvisionnement des Alliés en munitions. Les seules autres modifications concerneraient le viseur et les casiers à obus, sans viser l'affût ni l'anneau de tourelle. Même si les capacités antichars ne seraient améliorées que marginalement, un obus explosif performant serait enfin disponible. La priorité est donnée à ce réarmement des Valentine, Cromwell et Churchill en février 1943, Vickers prévoyant que les ensembles de conversion seront prêts à compter du mois d'août de la même année.

Ci-dessus.
Le 17 juillet 1944, un Churchill Mk VI roule à pleine vitesse sur une route normande. À pleine vitesse, c'est-à-dire à 25 km/h au maximum…, la poussière soulevée donne pourtant une toute autre impression. L'insigne visible au centre du blindage du pilote est celui de la 34th Tank Brig. *(IWM)*

A cette occasion, une controverse naît en mai entre le Premier Ministre et le War Office, quant à la répartition du nombre de chars armés du 6-pounder, du 75 mm ou de l'obusier de 95 mm. Churchill voudrait, pour le char qui porte son nom, que 50 % soient encore armés du 6-pounder et 20 % du 95 mm, ne laissant que 30 % armés du 75 mm, car il table sur la mise au point prochaine d'un canon de même calibre à haute vitesse initiale (le futur 17-pounder). Le War Office « recadre » le sujet en juin 1943, en laissant entendre clairement qu'il n'appartient pas aux politiques de décider de l'armement des chars, mais aux spécialistes de la question, qu'ils soient militaires ou ingénieurs. Il souligne que la troupe a besoin d'un char polyvalent pour le 1er semestre de 1944, dans l'optique du prochain débarquement sur le continent européen. Le War Office indique enfin que le 75 du Sherman est très apprécié par la troupe, qui réclame l'équivalent, tout en contredisant ce désir, car il prévoit qu'outre 10 % de 95 mm, 50 à 66 % des Churchill devront encore être armés du 6-pounder pour compenser l'absence de moyens antichars de l'infan-

Par Ludovic FORTIN



terie accompagnée par le char lourd. Il est ahurissant de constater que le vieux principe du char d'infanterie, qui a conduit à armer le Matilda et le Valentine d'un petit canon de 2-pounder, soit encore avancé par le War Office alors même qu'il a fait la preuve de son inefficacité depuis trois ans sur le champ de bataille… Heureusement, le War Office « compense » cet aveuglement en préconisant qu'à compter de septembre 1943, tout nouveau Churchill produit devra pouvoir être armé soit du 6-pounder soit du 75, avec des casiers adaptables aux deux types de munitions.

Le Churchill doit continuer

En avril 1943, dans un rapport conjoint, le Secrétariat d'État à la Guerre et le Ministère des Approvisionnements indiquent que les besoins à venir de l'armée britannique pourront être couverts en matière de chars par le matériel américain fourni dans le cadre du Prêt-Bail. Il reste cependant 1 300 Churchill sur la commande initiale de 4 000, à compléter d'ici le début 1944. Tenant compte des progrès réalisés sur ce char en terme de fiabilité et de capacités de combat, progrès constatés en Tunisie, les auteurs du rapport préconisent d'ajouter une commande de 1 000 Churchill à produire au cours de 1944, à condition d'en améliorer encore la fiabilité ainsi que le blindage. S'ajoute à ces préoccupations le désir affiché de ne pas dépendre totalement des États-Unis, autant par fierté nationale que pour préserver l'outil industriel de l'après-guerre. Le Comité de la Défense annonce donc que Cromwell et Churchill continueront leur développement, en mettant l'accent pour ce dernier sur le blindage, même au détriment de la vitesse. Le Comité propose également de surblinder entre 200 et 400 Churchill Mk III et IV, ce qui sera effectué directement par les unités à partir de juin 1943 *(voir* Tank Zone *n° 17)*.

Le Comité de la Défense évoque également les capacités antichars de l'obusier de 95 mm. Un obus est développé à cet effet, dont les performances sont paraît-il très bonnes puisque meilleures que celle du 6-pounder et du 75 mm, mais dont la mise au point est très longue : il n'est même pas avéré qu'il ait été utilisé. Quant au canon de 75 mm de Vickers, il pose encore un problème : sur une pièce de ce calibre, il semble impératif que l'élévation (pointage vertical) soit mécanique, par le biais d'un volant et de pignons, et non plus effectuée à l'épaule. Or, le même problème s'est déjà posé pour le 6-pounder, et une partie des Mk III et IV a été construite avec une élévation libre. L'élévation mécanique mise au point par Vickers pour le 75 mm est souvent critiquée, et pourtant celle qui préexistait n'est pas adoptée : les documents d'époque ne permettent pas de déterminer pourquoi, et

Ci-dessus.
A première vue, le Mk VI ne se distingue du Mk IV que par son canon de 75, identifiable à son frein de bouche identique à celui du Cromwell. A moins de connaître les numéros de série des commandes respectives, il est impossible de distinguer un MK VI produit comme tel d'un Mk IV réarmé. *(Tank Museum)*

Ci-dessus.
La tourelle composite, le tourelleau «all round vision cupola» et les trappes rondes et non plus rectangulaires identifient clairement le Mk VII. A noter également la protection blindée de la Besa de tourelle qui descend plus bas que sur les modèles précédents. *(Tank Museum)*

il apparaît que certains 75 mm ont été équipés d'une élévation libre, ce qui expliquerait la présence d'un contrepoids au bout du tube sur certaines photographies, peut-être dans la variante Mk IV du canon.

Le nouveau Churchill entre en scène

En août 1943, comme promis par Vickers, le Churchill Mk VI est prêt pour les essais : sa dénomination est peu claire au début, s'agit-il d'un Mk IV modifié ou d'un nouveau char? Les deux sont parfois distincts sur les documents d'époque. Dans les faits, à l'exclusion du canon, il est impossible de distinguer extérieurement le Mk VI initial de son prédécesseur Mk IV, l'essentiel des modifications touchant l'intérieur. Ainsi, grâce à un meilleur agencement des casiers à munitions, 84 obus peuvent être emportés, autant que sur les variantes armées du 6-pounder. Les tests d'admission commencent en septembre à Lulworth, et les résultats sont assez satisfaisants, mis à part un problème de pédale de tir du 75 trop dure. Bizarrement, ce défaut était déjà critiqué sur le 6-pounder, et ne semble donc pas avoir été résolu. Avec d'anciens Mk IV déjà produits, l'autre version à être réarmée du 75 est le Mk III, dont 242 exemplaires auraient été ainsi modifiés, en partie par les unités, sous l'appellation Mk III*. Des chars issus du « rework scheme », un vaste plan de remise à niveau des versions de Churchill les plus anciennes *(voir* Tank Zone *n° 17)*, sont également armés du canon de 75 mm.

Ci-dessus.
Le Mk VIII est la version Close Support du Mk VII, identifiée par l'obusier de 95 mm : ce cliché a visiblement été pris dans une collection de blindés, cette version ayant été très rarement photographiée au combat. La découpe arrondie dans le flanc du garde-boue avant est l'un des traits distinctifs des modèles Mk VII-VIII. *(Tank Museum)*

Ci-dessous.
Ce Mk X LT issu du « rework scheme », c'est-à-dire un Mk VI surblindé ayant gardé sa tourelle d'origine, mais avec un canon de 75 mm, a sans doute été photographié après-guerre. En effet, sa couleur très claire identifie probablement un char destiné au Moyen-Orient, peut-être une livraison à venir pour l'armée jordanienne ? *(Tank Museum)*

L'étape suivante dans le développement du Churchill est la version lourde que le rapport du Secrétariat d'État à la Guerre et le Ministère des Approvisionnements cité ci-dessus appelait de ses vœux. L'appellation lourde est d'ailleurs abusive, puisqu'en définitive les versions Mk VII (75 mm) et VIII (Close Support, 95 mm) ne pèseront qu'une tonne de plus que le Mk VI. Il est prévu de modifier substantiellement la physionomie du Churchill, et plusieurs pistes sont explorées, l'augmentation du blindage du dessous de caisse pour le rendre résistant aux mines était souhaitée par la direction du Royal Armoured Corps en juin 1943, ainsi que le renforcement des trappes latérales et de celle du pilote et du mitrailleur, et l'adoption d'un anneau de tourelle plus solide pour accepter le surblindage de celle-ci. Certains de ces aspects ont déjà été anticipés : en août 1942, Babcock & Wilcox Ltd a publié un rapport complet sur ses expérimentations menées depuis la fin 1940 sur le Churchill à blindage de caisse soudé.

La firme a fourni entre fin 1940 et début 1941 deux exemplaires tests au Ministère des Approvisionnements, et a également travaillé sur la tourelle soudée du Mk III. La soudure a été peu utilisée jusqu'alors sur les chars britanniques qui sont généralement rivetés, malgré l'expérience de ce procédé que possèdent les usines. Il est communément estimé que la soudure présente une grande faiblesse aux joints, et que la surchauffe du métal nuit aux capacités de résistance du blindage. De ce fait, peu de soudeurs ont été formés à cette technique qui offre pourtant d'incontestables avantages : outre l'économie de poids, la soudure est plus facile à mettre en œuvre et fait gagner du temps, elle est imperméable et les tolérances de découpes sont moins exigeantes qu'avec les rivets. Babcock & Wilcox Ltd. teste le châssis soudé du Churchill, qui résiste mieux aux essais de tir que la version rivetée, après un total de 2 300 km parcourus sur route mettant pourtant les joints à rude

Ci-contre.
Les différentes étapes du « rework scheme » et l'installation du canon de 75 mm donnent naissance a des modèles hybrides, comme ce Churchill Mk III* qui possède encore les patins de chenilles « lourds », visibles uniquement sur des AVRE après le débarquement : le cliché a probablement été pris peu avant en Angleterre, le signe Arm of Service commençant par 99 identifiant un char de la 31st Tank Brig. *(Tank Museum)*

épreuve. Les résultats examinés par le Department of Tank Design révèlent une économie de 20 % de matières premières, et de 4 % en poids, en revanche la soudure requiert 50 % de plus d'espace d'assemblage. Ce dernier facteur, ainsi que les nombreuses modifications qui devraient être apportées à l'outil de production, repoussent *sine die* l'adoption de la soudure.

Plus lourd, mieux blindé

Il demeure que le rapport de Babcock & Wilcox sur le Churchill au blindage soudé préconisait l'installation de trappes avant et latérales rondes afin de réduire les points de faiblesse, ce qui sera adopté sur le futur char lourd. Une tourelle améliorée est aussi à l'étude, sans qu'on sache si l'initiative en revient à Babcock & Wilcox, au Department of Tank Design ou à Vauxhall. Comme elle ressemble beaucoup à celle que Vauxhall avait conçue pour un Cromwell surblindé expérimental, peut-être la paternité doit-elle en être attribuée à cette firme. La nouvelle tourelle doit être plus solide et plus épaisse, sans que le choix entre la soudure et le moulage soit tranché, car les deux techniques présentent avantages et inconvénients : le moulage est plus solide, mais l'épaisseur est difficile à contrôler, particulièrement dans le fond du moule (c'est-à-dire le toit), ce qui s'est vérifié sur le Mk IV. La soudure ne pose pas ce problème, mais reste difficile pour assembler des plaques de blindage épais. Le résultat composite est plutôt réussi, et comprend des flancs moulés en une seule pièce, avec un toit et un fond soudés. Le toit encastré dans un retrait du haut du blindage n'offre pas de joint vulnérable aux obus tirés de flanc, contrairement à d'autres chars : il est toujours déstabilisant pour l'équipage au combat de voir soudain pointer le jour à travers une fente du toit… La solution composite avait déjà été utilisée sur le Matilda et le Valentine, avec succès, mais le blindage est ici plus lourd et plus épais, avec une surépaisseur dans le bas pour protéger l'anneau de tourelle. Le bouclier de canon intérieur est toujours présent, bien que deux « joues » latérales blindées viennent limiter son principal défaut de piège à obus.

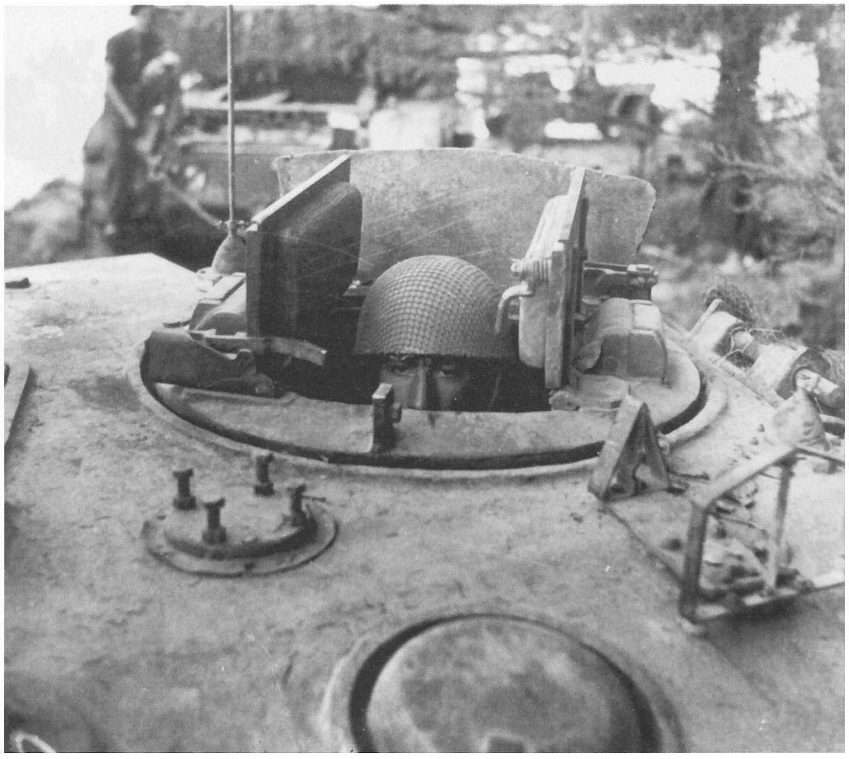
Une nouveauté important apparait sur le Mk VII : le tourelleau à vision périphérique pour le chef de char

Ci-dessous.
La 31st Tank Brig. est la première à aligner le Churchill en Normandie, lors de l'opération Epsom. Bizarrement, les fantassins que ce char transporte sont tous regroupés sur la tourelle ou juste autour, et la plage moteur pourtant très vaste est déserte. *(Tank Museum)*

Le nouveau Churchill devient logiquement le A22F, même si certains documents le désignent A42 au début, et même si le RAC le considère comme un nouveau char. En réalité, l'apparence est encore peu différente

de ses prédécesseurs, si l'on excepte les trappes et la tourelle. D'autres éléments modifiés sont plus discrets, comme l'évacuation d'air arrière plus profonde ainsi que l'élimination des tapes de tir. Le train de roulement est quasi-identique, bien que les boggies soient d'un type nouveau aux ressorts renforcés, semblables aux précédents, mais non interchangeables. Les autres différences sont intérieures, comme la boîte de vitesses de modèle H41, et d'autres éléments souvent déjà intégrés dans le cadre du « rework scheme » : l'alimentation en huile, les carburateurs, la pompe à carburant, etc. La transmission est modifiée pour tenir compte de l'augmentation de poids, due à l'épaississement du blindage : celui-ci passe de 114,3 à 152,4 mm à l'avant (plus d'un tiers en plus), de 63,5 à 88,9 mm sur les côtés. Le dessus et le dessous de caisse sont un peu renforcés, le blindage minimum passant de 16 à 25 mm, l'arrière restant identique. Le blindage de tourelle est aussi épais de 152,4 mm à l'avant et de 88,9 mm sur les côtés, le toit et le fond demeurant à 25,4 mm. Le Churchill devient ainsi mieux blindé qu'un Tiger I, pour une augmentation de poids limitée à environ une tonne, principalement grâce à l'utilisation de la soudure. La vitesse maximale tombe en revanche de 25 à 22 km/h, pour un rayon d'action de 145 km.

Ci-dessus.
Au matin du 18 juillet, l'équipage du Lieutenant Fothergill trône fièrement sur son Mk VII flambant neuf baptisé Briton, du 107th RAC (34 th Tank Brig). Pour leur baptême du feu, les hommes sont tous habillés et équipés selon le manuel. A noter le filet de camouflage à maille très fine drapé autour de la tourelle, qui fait peu pour casser la silhouette du char : son seul intérêt semble de conserver un aspect mat au métal, et peut-être de servir de fixation à un camouflage de branchages. *(IWM)*



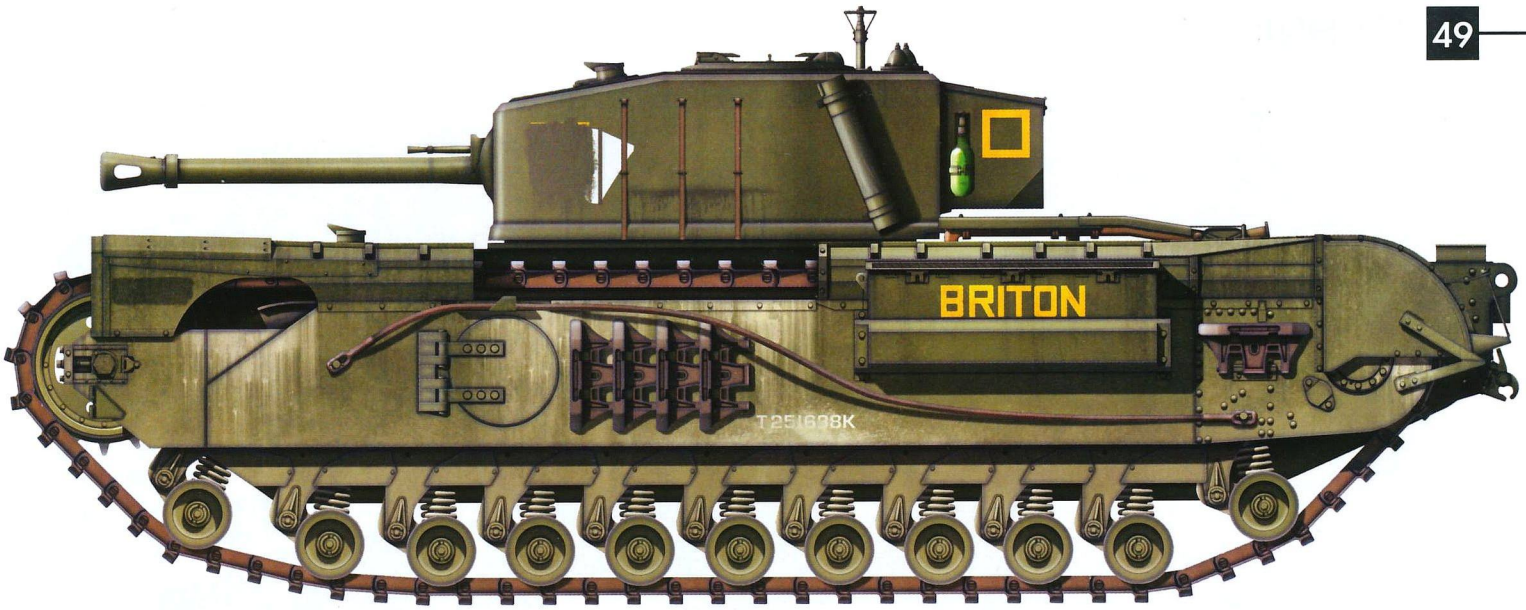
Une nouveauté importante apparaissant sur le Mk VII est dénommée « all round vision cupola », un tourelleau à vision périphérique pour le chef de char, équipé de huit épiscopes (dont l'un peut être surélevé) autour de la trappe à double battant. Le dispositif est rotatif, l'habitude étant de conserver trois épiscopes dirigés vers l'avant, et il en existe deux modèles, dont les battants de trappes restent soit à la verticale soit à plat lorsqu'ils sont ouverts. Ce tourelleau sera installé après coup sur des modèles de Churchill plus anciens, principalement le Mk VI, et représente un progrès notable sur l'existant ainsi que la satisfaction d'une demande répétée des équipages. En effet, les hauts tourelleaux du début de guerre ont été rapidement abandonnés, car ils étaient trop vulnérables, et le chef de char n'a ensuite disposé que d'un ou deux épiscopes rotatifs sur les deux battants de sa trappe ou au côté de celles-ci, réduisant considérablement sa vision et obligeant à combattre trappe ouverte, avec un risque de blessure par éclat ou par balle grandement augmenté par la présence de plus en plus fréquente de snipers ennemis en Italie puis en France. Un viseur cage est également installé devant le tourelleau, pour faciliter le pointage de la tourelle vers la cible.

Les essais de tir du premier Mk VII débutent en janvier 1944 à Lulworth, et quelques améliorations à prévoir sont recensées, telles que le rembourrage du siège de chef de char, la modification des volants du système d'élévation, etc. Un tressautement de la tourelle lors de la rotation est aussi signalé. Un deuxième char est soumis à de nouveaux tests, révélant d'autres petits défauts qui seront corrigés rapidement par Vauxhall par le renforcement des charnières des trappes latérales, une meilleure étanchéité de la trappe de vision du pilote, ou encore la consolidation de certaines fixations intérieures. Un troisième engin incluant ces modifications passe le banc d'essai en mai, et sert ensuite de cible pour différentes pièces d'artillerie, y compris les 17 et 25-pounder. Les résultats sont contrastés : les plaques de blindage résistent bien, mais des joints se fissurent ou lâchent, les trappes latérales laissent passer des éclats et se bloquent facilement, comme celles du pilote et du mitrailleur d'ailleurs. D'autres améliorations sont donc proposées, mais il est peu probable qu'elles aient été adoptées, car le char était déjà en pleine production à cette époque.

Production et organisation

Établir les chiffres exacts de production des Churchill Mk VII et VIII est difficile, car les contrats débutant en 1943 couvrent au début d'autres versions, voire des remises à niveau dans le cadre du «rework scheme». Il semble également que certains documents aient été égarés après la guerre, notamment chez les sous-traitants. Une estimation haute, hélas impossible à confirmer, fait état de 1 321 exemplaires, incluant seulement 100 Mk VIII : la faible proportion du 95 mm, également constatée sur les photographies d'époque, est liée au choix délibéré du War Office évoqué plus haut, ainsi qu'à la distribution de ces engins au sein des états-majors de Regiment ou de Squadron, où les pertes sont susceptibles d'être plus faibles et donc les remplacements moins fréquents. Enfin, il est important de souligner que très tôt dans la production du Mk VII, et peut-être même dès le début,

Ci-contre.
La 6th Guards Tank Brig. donne pour consigne aux chefs de chars de combattre avec le casque, et introduit une protection supplémentaire sous la forme d'une plaque de blindage ajoutée à l'arrière du tourelleau. Le chef de char est en effet mieux protégé ainsi, avec les panneaux de la trappe relevés, mais il ne voit pas grand-chose… *(Tank Museum)*



Churchill Mk VII « Briton » du B Squadron, 107th RAC (34th Tank Brigade), Normandie juillet 1944

Illustrations Laurent Lecoq
© H&C 2013

les nouveaux Churchill sont équipés de façon à pouvoir être modifiés simplement et rapidement en char lance-flammes Crocodile.

Le processus de remise à niveau des anciens modèles, facilitée par l'interchangeabilité de nombreuses pièces, dont le canon, continuera surtout après la guerre. Il va faire naître une série de codifications qui identifient quelques chars seulement, et qui n'apparaissent pas dans les livraisons ou les dotations, rendant encore plus difficile l'identification des Churchill de diverses variantes. Ainsi, un Mk III ou IV surblindé et équipé d'une tourelle de Mk VII encore armée du 6-pounder devient un Mk IX, tandis que les mêmes avec la tourelle d'origine sont codifiés Mk IX LT (pour Light Turret). J'avoue ne jamais avoir vu de photographie de Mk IX, mais le Mk IX LT pourrait identifier certains Churchill surblindés. De même, un Mk X est un Mk VI surblindé et équipé de la tourelle du Mk VII armée du 75 mm, le Mk X LT conservant la tourelle initiale (ce modèle peut parfois être reconnu sur les photographies d'époque). Enfin, le Mk XI est un Mk V Close Support mis aux normes du Mk VIII (tourelle et surblindage), le Mk XI LT conservant sa tourelle d'origine. Ajoutez à cela l'installation occasionnelle du tourelleau « all round vision cupola » et les effets du « rework scheme », et vous obtenez une variabilité très étendue des différents modèles, utilisés parfois comme remplacement en 1945, ou apparaissant après la guerre.

Les Churchill Mk VII sont équipés de façon à pouvoir être modifiés en char lance-flammes Crocodile

Le Churchill est destiné à équiper les Army Tank Brigades, distinctes des Armoured Brigades qui seront pourtant elles aussi utilisées pour le soutien de l'infanterie. En Europe du Nord-Ouest, la Tank Brigade a une dotation théorique de 156 Churchill 6-pounder ou 75 mm plus 18 Close Support de 95 mm, à raison de 56 chars par bataillon. En juin 1944, au sein du 21e groupe d'armées, la prévision de généraliser le 75 mm est amendée lorsque les Britanniques rencontrent les Panther et Tiger : le maintien du 6-pounder devient impératif, et se confirmera avec la livraison le mois suivant des premiers obus APDS (Armour Piercing, Discarding Sabot), qui donnent au 6-pounder des capacités antichars améliorées. Ainsi, la répartition adoptée en théorie sera de 37 Churchill 75mm, 16 Churchill 6-pounder et six CS 95 mm par bataillon. Une Troop type comprend un 6-pounder pour

Ci-dessous.
Le « Briton » se dirige vers le champ de bataille de l'opération Greenline, lancée en prélude à l'opération Goodwood pour faire diversion. Le Churchill possède encore ses bas-volets de garde-boue, empêchant la poussière soulevée de pénétrer par les trappes avant. Plusieurs des membres d'équipage du Briton seront tués ou blessés le 14 août lors de la destruction du char par un canon de Pak. *(IWM)*

Ci-contre.
La 6th Guards Tank Brig. fait ses débuts le 30 juillet pour l'opération Bluecoat. Ici, une dizaine de fantassins voyage sans peine sur chaque Churchill. Un camouflage de feuillages couvre la tourelle, et les patins de chenilles de rechange ont déjà fait leur apparition en guise de surblindage. *(Tank Museum)*

Ci-dessous.
Réparations sur un Mk VI de la 31st ou 34th Tank Brig. près de l'Orne, le 14 août 1944; un Churchill ARV est visible au second-plan. Le Churchill a gardé de sa conception difficile une mécanique nécessitant un entretien fréquent et approfondi, mais les tankistes britanniques sont habitués à ces contraintes : à part le Sherman et le Stuart américains, ils n'ont utilisé que des Cruiser ou des chars d'infanterie à la fiabilité très discutable. *(IWM)*

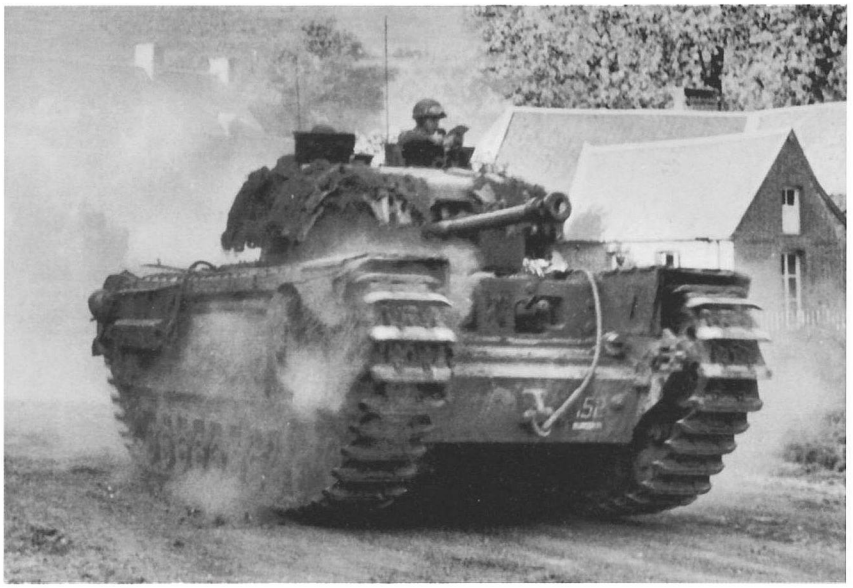
deux 75 mm, les 95 mm étant réunis au niveau de l'état-major de Squadron.

La réalité est toute autre : lorsqu'elle débarque, la 6th Guards Tank Brigade est entièrement armée de 6-pounder, et elle reçoit 164 ensembles de conversion de 75 mm (rappelons qu'à part les chars neufs, les Churchill armés de 75 mm sont issus de modifications réalisées par les unités). Tous ne seront pas installés, car l'unité compte encore 19 6-pounder le 8 mai 1945. Par ailleurs, les deux bataillons de la 31st Tank Brigade comptent chacun 16 Mk VI ou VII, 36 Mk III ou IV et 6 Mk V à leur arrivée en Normandie, et perçoivent seulement 34 ensembles de conversion pour 75 mm. Notons que le troisième bataillon de la brigade (141st Battalion, Royal Armoured Corps) est équipé de Crocodile et combattra indépendamment. Au sein de la 34th Tank Brigade, chaque bataillon dispose de la même dotation que la 31st Tank Brig., mais reçoit ensuite 39 ensembles de conversion. Il restera encore à la brigade 36 6-pounder à la fin de la guerre, car elle n'est plus prioritaire en raison de sa mise à l'écart des combats principaux en mars 1945.

Les nouveaux Churchill au combat

Aucune livraison de Churchill armés du canon de 75 mm n'est effectuée à destination de l'Italie, car les nouveaux chars sont réservés pour le prochain débarquement en France : le Churchill NA75 comblera cette lacune *(voir TMV n° 5)*. C'est donc en Normandie que le Mk VI connaît son baptême du feu, au sein des 7th et 9th Battalion, Royal Tank Regiment (31st Tank Brig.), qui débarquent à partir du 20 juin. Seules les versions spécialisées AVRE, ARK et Crocodile ont déjà connu le combat. Bien que le Sherman (et dans une moindre mesure le Cromwell) ait été le cheval de bataille de l'armée britannique depuis le 6 juin, les Churchill vont être utilisés de plus en plus intensément à compter de la fin juin. Néanmoins, ils n'équiperont au maximum que huit bataillons ou régiments en Normandie, soit environ 350 chars en dotation, en comptant ceux de la 6th Guards Tank Brig.

Ci-contre.
Un Mk VI (ou un Mk IV réarmé) du 4th Grenadier Guards (cf. le signe Arm of Service 152 sur fond vert à l'avant) roule à bonne vitesse sur la route de Cathéolles, le 4 août 1944. Comme sur beaucoup d'autres photographies de Churchill en Normandie, on distingue un contrepoids à l'extrémité du tube de 75 mm, juste devant le frein de bouche : cela pourrait identifier un canon sans élévation mécanique. *(Tank Museum)*



et de la 34th Tank Brig. (qui semble avoir «étrenné» les premiers Mk VII). En sa qualité de char d'infanterie, le Churchill est employé en appui des fantassins, à la fois dans les phases de rupture du front et de défense au quotidien, tandis que les divisions blindées sont plutôt utilisées pour l'exploitation lors des grandes opérations.

La première grande offensive voyant l'engagement en nombre du Churchill est l'opération Epsom lancée le 26 juin, au cours de laquelle les deux bataillons de la 31st Tank Brig. appuient la 15th (Scottish) Infantry Division, à raison d'un Squadron par bataillon d'infanterie, soit un Battalion (ou Regiment, selon les unités) par brigade d'infanterie, une configuration validée par l'expérience acquise en Tunisie et en Italie. Des pertes élevées sont subies, le prix à payer pour réaliser que contre les Tiger et Panther, les Churchill ne peuvent pas grand-chose, même si eux-mêmes résistent plutôt bien. Contre des unités allemandes supérieurement entraînées et équipées, les équipages vont peu à peu affiner leurs techniques de combat. Laissés à l'écart de l'opération Goodwood qui prévoyait une exploitation rapide d'une percée à l'est de Caen, les Churchill sont en revanche très présents autour de la cote 112, où d'âpres combats se déroulent dans le bocage ou les villages normands. C'est l'occasion pour la 34th Tank Brig. d'entrer en lice, lors de l'opération Greenline lancée le 15 juillet. Les offensives de portée limitée vont se succéder en juillet, le Churchill faisant notamment la preuve de sa mobilité : grâce à son poids et à ses chenilles enveloppantes, il possède de bonnes capacités de franchissement des haies et n'a guère besoin du dispositif « Cullin hedgerow device » ou « Rhino Prong », le seul problème étant qu'il expose dangereusement son ventre peu blindé lors de cet exercice.

Le Churchill démontre son aptitude à gravir des pentes raides réputées infranchissables

Ci-dessous.
Lorsque les Américains préparent leur assaut sur Brest en septembre 1944, ils sollicitent l'appui de Crocodile, et les Britanniques détachent le B Squadron du 141th RAC dans ce but. Bien qu'équipé principalement de chars lance-flammes, ce régiment dispose aussi dans ses états-majors régimentaires et de Squadron de sept Churchill standards, comme les Mk VI (ou Mk IV réarmés) visibles ici. *(Tank Museum)*

Le lancement de l'opération Bluecoat le 30 juillet voit le premier engagement de la 6th Guards Tank Brig. fraîchement débarquée, qui appuie la 15th Inf. Div., avec laquelle elle a d'ailleurs été « mariée » un temps en 1942-43. La connaissance mutuelle de ces deux unités favorise les communications et les automatismes, et amène le succès de l'opération malgré un départ difficile de la 7th Armoured Division qui devait effectuer la percée initiale. Le Churchill fait à cette occasion la preuve de ses capacités d'emport de fantassins, parfois une quinzaine par char, à la manière de l'infanterie portée soviétique voyageant au dos des T-34. Il démontre aussi son aptitude à gravir

des pentes raides réputées infranchissables, comme sur la cote 309 où les Allemands surpris par l'arrivée des chars se rendent rapidement. Cette réussite a pourtant été obtenue au prix fort : pas moins de 8 Churchill du 3rd Scots Guards sont par exemple détruits le 30 juillet en cinq minutes, par trois Jagdpanther du schwere Panzerjäger-Abteilung.654 en maraude. Opérant en soutien des fantassins, les chars britanniques n'avaient que des obus explosifs dans la culasse de leur canon…

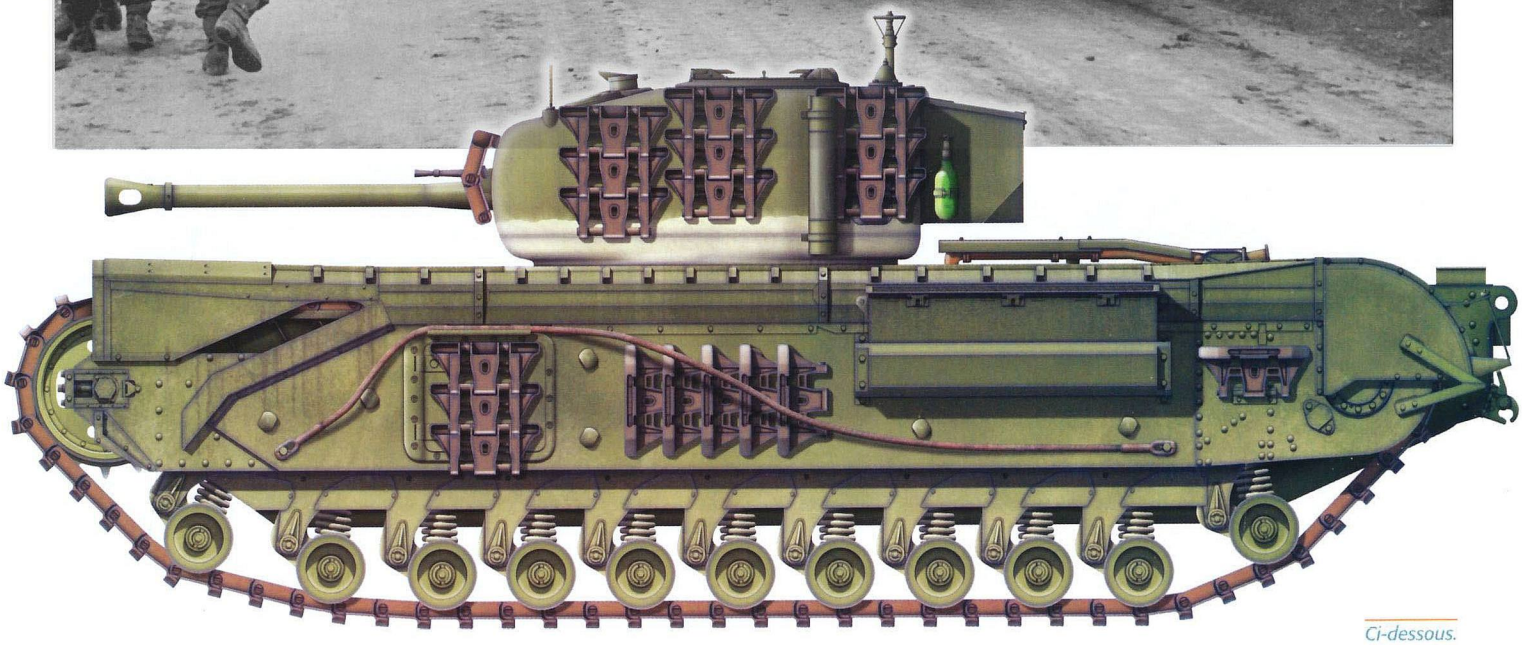
La 6th Guards Tank Brig. adopte rapidement en Normandie deux dispositifs qui caractériseront cette unité jusqu'en 1945 : une plaque de blindage souvent installée sur l'arrière du tourelleau pour protéger le dos du chef de char contre les snipers, et des patins de rechange placés tout autour du char pour en augmenter la protection. Cette méthode très répandue n'a jamais fait ses preuves, mais rassure les équipages. En fait, il s'avère qu'elle a autant d'effets positifs que négatifs contre les obus perforants, tout en favorisant parfois l'explosion prématurée des charges creuses. Le 17 août, la 34th Tank Brig. fait un trajet d'une seule traite pour rejoindre Falaise, un périple de 86 km en 15 heures, presque sans pannes : une preuve des progrès accomplis en matière de fiabilité, et un hommage à l'entretien rigoureux effectué par les équipages et les mécaniciens. Les Tank Brigades sont ensuite écartées de la poursuite vers la Seine et la Belgique, la faveur étant donnée aux Sherman et Cromwell plus rapides. En revanche, les Churchill sont engagés dans la réduction des ports de la Manche, au Havre et à Dunkerque par exemple.

Ci-dessus et page de droite.
Des Churchill de la 6th Guards Tank Brig. (cf. l'insigne de l'unité à l'avant du premier char) se préparent à embarquer des fantassins du 2nd Glasgow Highlanders (15th Inf. Div.) près de Moergestell, en Hollande, le 26 octobre 1944. Le signe Arm of Service finissant par 54, à l'arrière du char vu de dos, identifie le 3rd Scots Guards. *(IWM)*

Ci-dessous.
Lors de l'attaque contre le port fortifié du Havre en septembre 1944, un Squadron du 107th RAC s'assemble à flanc de colline. A part le Mk VII du premier plan, sont visibles un autre Mk VII à droite, et des Mk IV ou VI, ainsi que des chars porte-pont, probablement des Churchill ARK, à l'arrière-plan. *(Tank Museum)*

Italie, Hollande, Allemagne

L'Italie est le parent pauvre du front européen, et fort heureusement la présence des Panzer y est plus faible, car les Mk VI et surtout VII arrivent y très tard, les anciens modèles servant longtemps au sein des 21st et 25th Tank Brig. Cette dernière, déjà partiellement équipée de Sherman, est dissoute à la fin de 1944. Dans le nord de l'Europe, la 31st Tank Brig. est bientôt rattachée à la 79th Arm. Div. pour être entre autres armée de Crocodile, ce qui laisse juste deux brigades de Churchill qui seront fréquemment employées en soutien de l'infanterie, en Hollande puis en Allemagne. La physionomie des combats est à présent différente, l'ennemi principal n'étant plus tant les Panzer et les automoteurs que la Pak, les mines, et surtout le terrain. La saison rend les sols très



Churchill Mk VI du 4th Coldstream Guards (6th Guards Tank Brigade), Allemagne février 1945-bis

Illustrations Laurent Lecoq
© H&C 2013

Ci-dessous.
Lors de l'assaut contre Liesel en novembre 1944, les Churchill de la 6th Guards Tank Brig. appuient encore la 15th Inf. Div. (voir l'insigne de cette division sur le Carrier détruit à droite). Des patins de chenille sont répartis sur tout le char au premier plan, un Mk VI ou Mk IV réarmé, même si certains spécialistes suggèrent qu'ils constituaient des pièges à obus davantage qu'un blindage additionnel. *(IWM)*

meubles et l'enlisement devient la première cause de mise hors de combat, heureusement temporaire, du Churchill. Les remplacements de chars perdus incluent de plus en plus de Mk VII et VIII, bien que les versions 6-pounder soient toujours conservées pour leurs capacités antichars. L'opération Veritable en février 1945 voit la 6th Guards Tank Brig. engagée à Clèves, et la 34th Tank Brig. à Goch et dans le Reichswald. Cette dernière unité démontre l'aptitude du Churchill pour le combat en forêt : par son poids, le char d'infanterie peut abattre sans problème les plus petits arbres, et se frayer ainsi un passage autour des plus gros, évitant du même coup les chemins et sentiers toujours minés.

Un danger connu depuis la Normandie devient ensuite la plus grande menace pour les chars : les charges creuses des Panzerfaust et Panzerschreck. Contre ces armes portatives, les patins de rechange accrochés au flanc des chars démontrent enfin leur utilité, et l'escorte de l'infanterie liée au rôle même du Churchill devient un avantage certain, réduisant les pertes dues à ces armes par rapport aux autres types de chars. La 34th Tank Brig. pousse jusqu'au Rhin à la fin mars, pour être ensuite cantonnée à des missions d'occupation et de sécurité, ce qui laisse la seule 6th Guards Tank Brig. pour mener le Churchill au cœur du Reich. Cette unité le fait de manière éclatante, en accompagnant après la traversée du Rhin la 17th US Airborne Div. dans la course vers Münster,

atteinte le 2 avril. Dans un parfait contre-exemple des limitations imposées au soi-disant char d'infanterie, les Churchill parcourent en combattant plus de 80 km en 8 jours, un exploit digne des Cruiser. Les opérations se limitent ensuite au nettoyage des zones conquises. Quant au projet d'envoyer des Churchill en Extrême-Orient, il est abandonné avec la fin des hostilités en août 1945.

La capitulation de l'Allemagne et du Japon marque aussi la fin prochaine du service armé du Churchill : la Grande-Bretagne n'en a plus vraiment besoin, et le char n'est pas adapté pour équiper les armées des pays libérés, inondées de matériel américain. Le Commonwealth et quelques pays « amis » seront les seuls destinataires de quelques Churchill : Irlande, Australie, Jordanie… Les blindés spécialisés ARV et AVRE sont encore étudiés sur la base du Churchill, mais seul le conflit en Corée le verra reprendre du service, uniquement sous sa forme Crocodile parfois utilisée sur place comme char de combat. Le successeur du Churchill, le A43 Black Prince armé d'un 17-pounder, est une version agrandie développée à partir de 1943, qui aurait enfin donné au char lourd un armement digne de lui. Il sera cependant supplanté en 1945 par le Centurion plus moderne, plus performant, et équipé d'un train de roulement à barres de torsion.

Conclusion

Le Churchill Mk VI n'apporte qu'un canon de 75 mm comme seul changement, avec un avantage décisif en matière d'efficacité de l'obus explosif, mais de moins bonnes performances antichars. En effet, bien que tirant les mêmes munitions, le 6-pounder modifié par les Britanniques n'a jamais été à la hauteur du canon de 75 mm américain, étant notamment moins précis à cause d'un viseur peu performant et d'un tube aux parois trop minces qui entraînent des vibrations. En revanche, les Mk VII et VIII possèdent un blindage bien plus épais, et ces versions sont très appréciées par les équipages malgré leur vitesse moindre. Le Churchill est toujours prisé pour la protection qu'il offre contre les obus perforants, particulièrement sur les Mk VII et VIII (dont l'avant résiste au 88 à longue distance !), pour sa faible propension à s'enflammer et à brûler rapidement, contrairement au Sherman, et pour sa facilité d'évacuation grâce à la présence de six trappes pour cinq tankistes. Ces qualités sont confirmées par des statistiques de pertes humaines généralement meilleures que celles des autres chars alliés. Néanmoins, la réputation d'invincibilité du Churchill est sérieusement mise à mal à l'arrivée en Normandie, et disposer d'un Mk VII au lieu d'un Mk VI face au 75 long du Panther ou au 88 peut y faire toute la différence.

Ci-dessus.
Lorsque ce cliché est pris le 30 mars 1945, la 6th Guards Tank Brig. est la dernière unité de Churchill encore engagée au combat. Ces trois chars photographiés près de Duelmen, en Allemagne, illustrent une Troop type de cette brigade : outre le Mk VI de l'avant-plan (dont la trappe de vision du pilote est protégée par deux patins de chenille sur pivot !) sont visibles un Mk IV et un autre Mk VI, baptisé Defiant II. Les patins de rechange incluent des chenilles de Sherman. *(IWM)*

Né dans la douleur en 1941, ayant connu au cours de son développement de nombreux incidents et péripéties qui ont presque conduit à son abandon, le Churchill est passé par différents statuts : d'abord sous-armé et criblé de pannes, et donc presque impossible à engager au combat, il est devenu un engin aux capacités limitées, mais utilisables sous certaines conditions, pour finir comme char de combat à part entière, même si son emploi en quantité n'a jamais égalé celui du Sherman. Porter le nom du Premier Ministre qui a tant fait pour sauver la Grande-Bretagne à partir de 1940 lui a sans doute épargné d'être abandonné prématurément, car Winston Churchill l'a défendu bec et ongles. Même si reste ouverte la question de savoir si l'énergie, le temps et les moyens qui lui ont été consacrés n'auraient pas été mieux utilisés ailleurs, le Churchill demeure un symbole de l'arme blindée britannique de la Seconde Guerre mondiale. Et pourtant, à la lecture des ouvrages sur les blindés britanniques, il semble que les variantes spécialisées AVRE et Crocodile aient davantage marqué les esprits : en définitive, elles ont peut-être plus fait pour la célébrité du Churchill que le char de combat lui-même, mais ceci est une autre histoire… ■

Le Churchill est toujours prisé pour la protection qu'il offre contre les obus perforants allemands

La Traction Avant CITROËN SOUS L'UNIFORME

Née en 1934, la mythique voiture conçue par André Citroën va connaître, du fait des événements qui précipitent le monde dans la guerre cinq ans plus tard, une riche et étonnante carrière militaire. Des milliers d'entre elles rejoignent nos armées durant la drôle de guerre, puis connaissent les affres du désastre.
La Traction change alors, bien malgré elle, de camp et les Allemands, qui en sont très friands, vont la conduire partout en Europe, du cercle polaire à la lointaine Russie.
Mais, dès la fin de 1942, la Traction apparaît à nouveau sous nos drapeaux, engagée cette fois victorieusement dans la campagne de Tunisie, avec d'étranges versions blindées. Puis c'est la libération de la France, l'épopée des maquis, les étoiles blanches et les trois lettres F F I qui fleurissent sur les carrosseries. La « belle de Javel » devient alors l'un des symboles de la France renaissante.
Une formidable épopée visuelle rendue possible par la réunion, pièce à pièce, pendant des décennies, d'une iconographie exceptionnelle : 375 illustrations dont pas moins de 260 photographies d'époque presque toutes inédites, et 28 profils réalisés spécialement pour cet ouvrage, présentant les couleurs et marquages militaires authentiques.
LE livre attendu par les inconditionnels de la Traction Avant Citroën et tous les amateurs d'histoire automobile et militaire.

144 pages
260 photos d'époque
28 profils
39,95 €

Bon de commande p. 25

GMC M135CDN

De la patience et de l'huile de coude

Malgré une carrière de trente ans au sein des Forces canadiennes, le GMC M135CDN n'a que peu suscité l'intérêt des collectionneurs de véhicules militaires du Canada. Plusieurs raisons peuvent être évoquées, dont l'attrait indéniable pour les véhicules de la Seconde Guerre mondiale, mais on ne peut tenir à l'écart plus longtemps ce camion qui a marqué l'histoire militaire canadienne, tout comme celle des USA d'après-guerre d'ailleurs, et qui mérite son entrée au panthéon des véhicules militaires de collection.

Au début des années 50, les autorités de l'armée américaine et canadienne décidèrent de progressivement remplacer leurs flottes de véhicules militaires par des véhicules plus contemporains, communément appelés « M Series ». Les jeeps M38, les M38A1, les Dodge M37 et les GMC des séries M135 et M211 firent alors leur apparition et furent construits sur la base de leurs prédécesseurs en tenant compte des leçons apprises lors de la Seconde Guerre mondiale. Les versions canadiennes de ces véhicules ne se verront pas uniquement affublés du suffixe CDN (comme il serait facile de le croire), mais se distingueront par des modifications mécaniques et structurales pour faire face aux conditions d'utilisations extrêmes propres au Canada. Ces modifications répondront également à d'autres considérations qui relèvent des préoccupations du gouvernement canadien de l'époque en matière de politique économique et de défense nationale.

En titre.
Le GMC M135 de François Duval a subi une restauration longue et méticuleuse.

Par Guy BORDELEAU

Le GMC M135CDN

Le GMC M135CDN est un camion à six roues motrices de la classe des 2 ½ tonnes destiné généralement au transport de troupes et est le descendant direct du CCKW datant de la Seconde Guerre mondiale. Connu sous l'appellation militaire G749, il a été construit entre 1952 et 1956 à Oshawa en Ontario par la General Motors of Canada Ltd et on le distingue de la version américaine M211 par plusieurs caractéristiques, dont les roues à poses simples sur les ponts arrière.

Ce camion est doté d'un moteur à essence six cylindres en ligne de 302 pouces cubes qui porte sa puissance à 137 chevaux à 3 400 tours / minute. Il est également doté de composantes mécaniques améliorées dont une boite de vitesse automatique Hydra-Matic à deux niveaux pour les quatre rapports avant et celui arrière et les ponts sont de type Banjo hypoïde à simple réduction. Le système de freinage est hydraulique assisté pneumatiquement par un hydrovac ainsi qu'un compresseur entraîné à même la poulie du vilebrequin moteur. Le système électrique est quant à lui en 24 volts et est blindé et scellé tout comme les autres véhicules militaires de type « M Series ». Enfin, ce camion est doté de six roues à poses simples avec pneus 1 100 x 20 contrairement

Ci-dessous.
La bâche peut être installée en position basse comme sur la photo ou bien en position haute qui excède de 30 cm le toit de la cabine.

Ci-contre.
À l'été 2004, le camion, bien qu'en mauvais état, restait un excellent candidat à la remise à neuf.

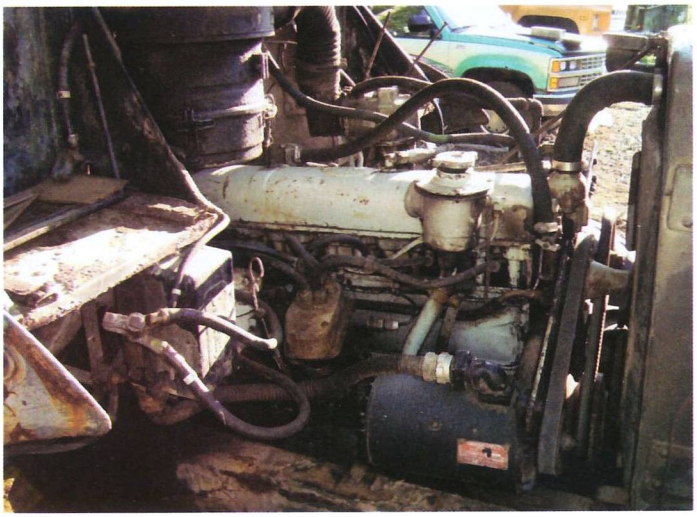
à son homologue américain M211 qui lui possède dix roues, comme les CCKW d'époque, avec toutefois des pneus 900 x 20.

Reconversion dans le civil

Lors de leurs démobilisations successives jusqu'en 1986, la majorité des M135CDN furent achetés par des entreprises et des individus qui œuvrent généralement dans le domaine agricole, forestier et de voirie. La robustesse et les capacités en circulation tout terrain de ces

Ci-dessous.
Tous les éléments de la cabine sont présents, mais devront subir une rénovation importante.

Ci-dessous à droite.
Le moteur 302 pc est tournant et en excellent état. Toutes les composantes électriques en 24 volts sont en place et rien ne manque.



Ci-dessus.
Le tableau de bord est complet. Notez la jauge à air qui donne la pression du compresseur qui assiste le système de freinage.

Les 2 clichés ci-contre.
Le châssis et la cabine ont été dépouillés de toutes leurs composants et le tout est passé au jet de sable.

camions ont eu l'heur de séduire ceux qui les ont acquis, mais la difficulté grandissante à les entretenir a fait en sorte que, depuis maintenant une dizaine d'années, ils ont presque entièrement disparu du paysage canadien.

François Duval est aujourd'hui un des rares, voire l'unique collectionneur au Québec à posséder un GMC M135CDN entièrement restauré à son état d'origine. Il faut dire qu'il faut une certaine dose de courage pour s'aventurer dans une telle aventure de restauration, car il faut de l'espace, les outils nécessaires et surtout une patience d'ange quand on sait qu'il y est allé avec peu ou pas de contacts, livres ou documentations sur ce modèle de camion.

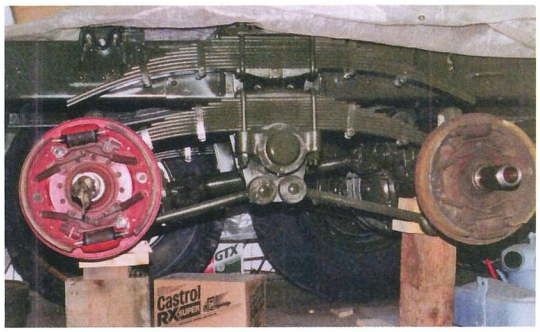
Le châssis

Étant donné que François possédait déjà trois GMC, il a choisi celui qui était suffisamment en bon état pour circuler sur les routes du Québec. Il faut comprendre qu'avec des camions datant des années cinquante, à plus fortes raisons avec nos conditions hivernales qui exigent l'emploi de grandes quantités de sel pour déglacer les routes, l'état des véhicules militaires que nous récupérons laisse souvent à désirer alors que la rouille profonde se loge un peu partout sur la mécanique et la carrosserie. Un choix judicieux s'imposait donc dès le départ afin de ne pas avoir de trop grandes surprises en cours de réalisation des travaux de reconstruction.

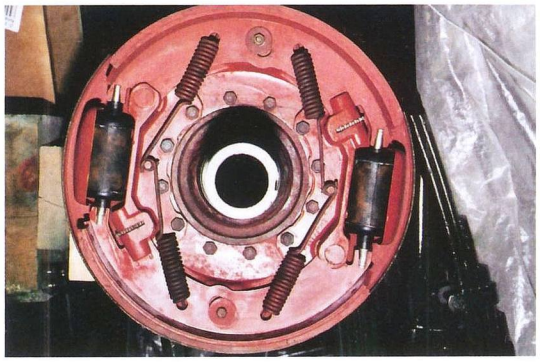
Nombre de ces camions ont été dotés au fil des ans de lames à neige latérales pour effectuer le déneigement en bordure des routes. L'installation de ce type de lame à neige nécessite l'ajout de plaques d'acier souvent soudées maladroitement laissant des traces irréparables sur le châssis. Le camion retenu par François n'avait pas reçu ce type de modification rendant d'autant plus faciles le décapage et la réfection du châssis.

Ci-dessous.
Le moteur est remis en place sans grandes difficultés étant donné l'espace disponible pour travailler.

Ci-contre.
Il n'en fut pas de même pour réinstaller la boîte de vitesse ...



Ci-dessus et ci-dessous.
La suspension à double série de lames inversées est caractéristique des GMC M135 et M211. Les garnitures et cylindres de freins ont été remplacés en totalité par du neuf sur toutes les roues. Vous remarquerez le système à double cylindres de freins.



Ci-contre et ci-dessous.
Après la couche d'apprêt, la peinture Olive Drab semi-lustre est appliquée sur l'ensemble des éléments du camion.

Le moteur

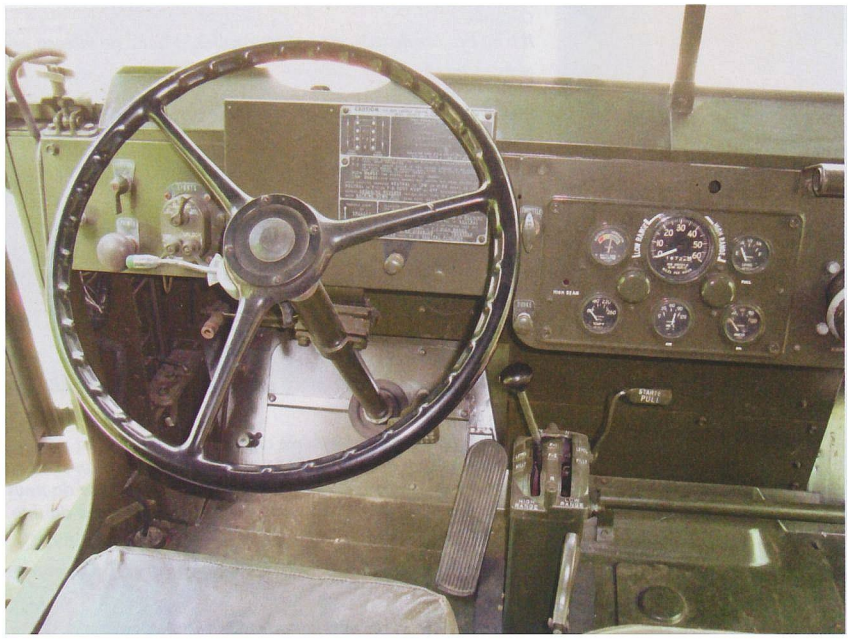
Lors du démontage du camion, le moteur était en bon état et fonctionnait correctement. Seul un nettoyage extérieur, un changement des bougies et des fils, jeu de pointes, durites et courroies d'entraînement ont été nécessaires pour remettre ce moteur à niveau. Avant sa pose, le moteur a été peint dans sa couleur d'origine grise typique de l'entreprise GM de l'époque sur laquelle une couche de peinture Olive Drab semi-lustre a été appliquée afin de respecter la pratique exigée par les Forces canadiennes.

Les ponts

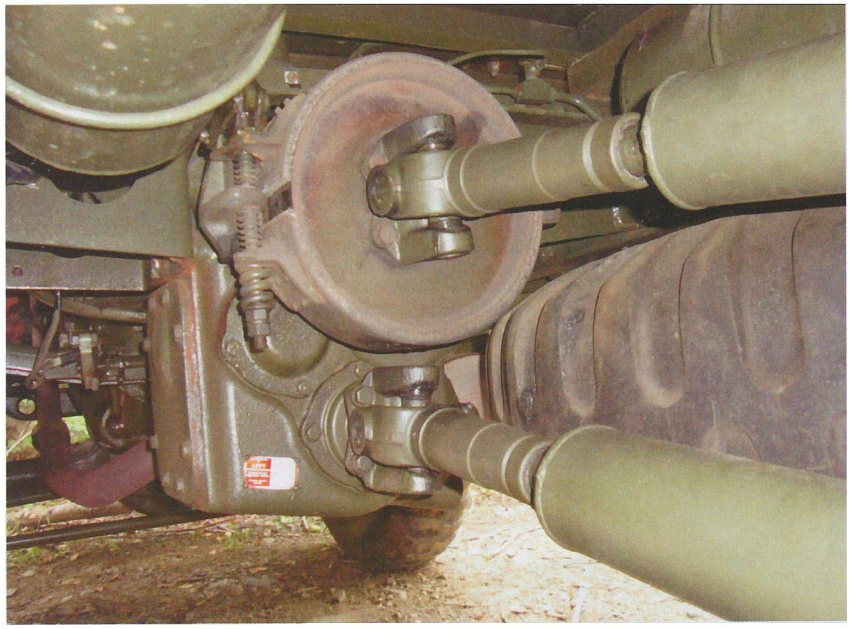
Les ponts de type Banjo ont été vérifiés et ne présentaient pas de signes anormaux d'usures et de détériorations. Les engrenages, pignons et roulements n'étaient pas abimés si bien qu'une bonne purge des anciennes huiles a été suffisante pour les remettre en état de fonctionnement. L'analyse plus approfondie des huiles de vidanges n'a pas permis de déceler la présence de particules métalliques confirmant du coup que les aciers des composantes des ponts n'étaient pas endommagées.

Initialement, François avait décidé de ne pas démonter les ponts des jeux de lames de suspension. Après les avoir décapés au jet de sable, il a toutefois constaté qu'il serait mieux de tout démonter afin de remplacer les coussins de caoutchouc des pivots de lames et des barres de torsion.

Ci-contre.
Au printemps 2005, le camion effectue ses premiers tours de roue.



Ci-contre.
Le poste de conduite est bien dégagé et on aperçoit la colonne où se trouve le bras pour embrayer la boîte de vitesse automatique.



La boîte de vitesse et de transfert

Étant donné que la boîte de vitesse sur ce modèle de camion est automatique, il était hors de question de ne pas la démonter du moteur afin de s'assurer qu'elle était en bonne condition. Cet exercice n'est pas simple à réaliser et doit se faire en deux étapes. La première est assez compliquée, car il faut déboulonner les 32 boulons qui retiennent le convertisseur hydraulique de la transmission au volant à la sortie du moteur. L'accès n'est pas facile et le déboulonnage doit se faire par la trappe dessous la cloche qui est similaire à celle des CCKW. Une fois fait, il ne reste plus qu'à déboulonner la transmission du bloc moteur ce qui exige de ne dévisser que les boulons à l'extérieur de la cloche qui sont facile d'accès.

Ci-dessus.
Le frein à main n'est pas très différent de celui qui était employé sur les CCKW.

Ci-dessous, à gauche.
La boîte de vitesse offre une gamme haute et basse et le bras à droite est celui du démarreur.

Une fois fait, les joints d'étanchéités d'entrée et de sortie ont été changés par des neufs et la purge de l'huile et du refroidisseur a été faite du même coup. Petite précision concernant ce refroidisseur, ce n'est pas l'huile de la transmission qui y circule, mais plutôt le liquide de refroidissement du radiateur. En effet, contrairement aux refroidisseurs conventionnels qui amènent l'huile vers le radiateur, c'est plutôt l'inverse sur le GMC M135CDN alors que le liquide de refroidissement est acheminé vers un petit radiateur qui se trouve à l'intérieur de la transmission.

En ce qui concerne la boîte de transfert, rien de défectueux n'a été constaté, mais par prudence, les joints d'étanchéités d'entrée et de sortie ont également été remplacés par des neufs.

Le système de freinage

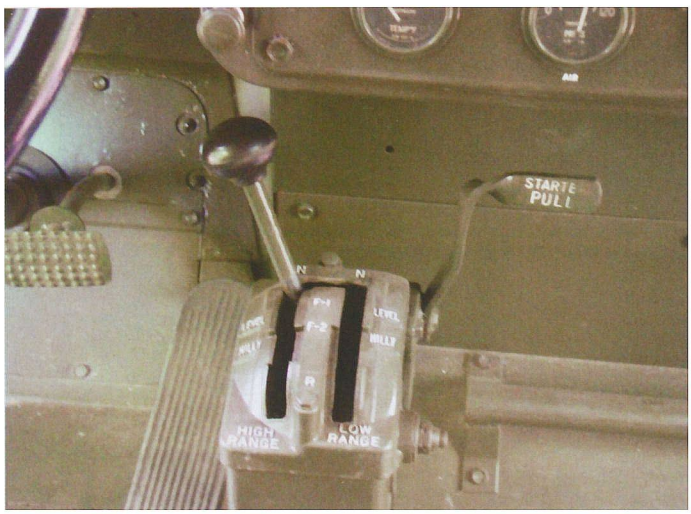
Le circuit de freinage sur ce modèle de camion est actionné par un système combiné hydraulique et pneumatique. Comme il est possible de le voir sur l'une des images de cet article, les mâchoires de freins sont actionnées par deux cylindres hydrauliques au lieu d'un seul afin de permettre un freinage très efficace. À ce niveau, le temps avait fait son œuvre si bien que les garnitures ainsi que les cylindres de freins ont dû être remplacés en totalité par du matériel neuf. Une chance, ces pièces sont faciles à dénicher chez tous les bons détaillants de pièces automobiles et de camions ici en Amérique du Nord.

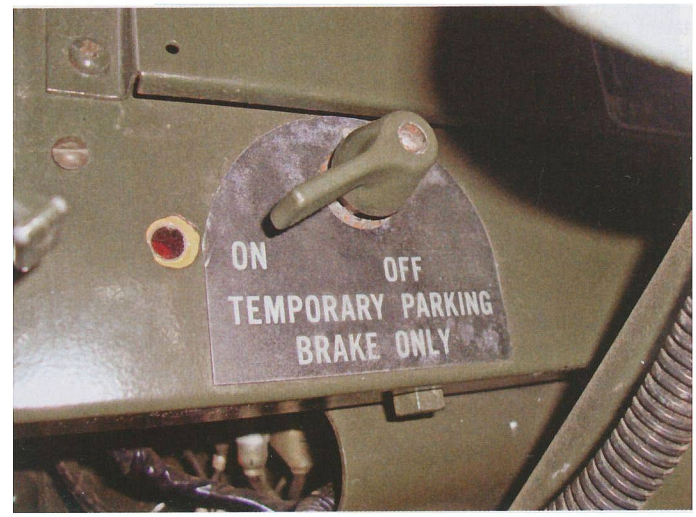
Pour ce qui est des tubulures amenant le liquide hydraulique vers les cylindres de freins, très peu d'entre elles ont du être remplacées. Le défi s'est plutôt situé au niveau de la reconnexion de tout le circuit, car, rappelons-le, le circuit de freinage sur ce modèle de camion emploi à la fois un hydrovac conventionnel couplé à un système électrique et pneumatique alimenté par un compresseur logé dans l'habitacle moteur. À certains endroits, les tubulures sont à ce point enchevêtrées que François a du s'y reprendre à deux ou trois fois pour arriver à connecter le tout aux bons endroits.

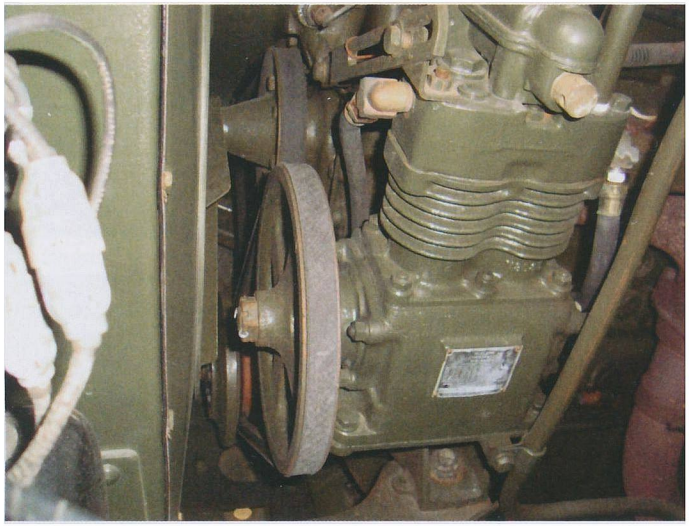
La cabine

La cabine a été dépouillée de toutes ses composantes électriques, mécaniques et de tôleries et ce travail

Ci-dessous.
Le frein à main est actionné électriquement grâce à ce commutateur.

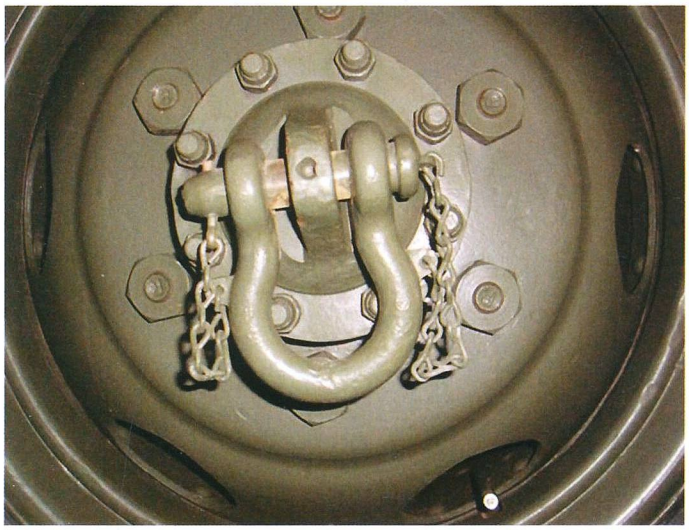






Ci-dessus.
Le compresseur Midland Christensen est actionné par la poulie du vilebrequin.

Ci-dessus.
Les amortisseurs sont les mêmes que sur un CCKW.



a exigé à lui seul un bon mois de travail. En général, la cabine sur ce type de camion ressemble à celle du CCKW à cabine ouverte ce qui permet d'y travailler dans un certain confort.

Après une inspection minutieuse de tous les recoins qui se trouvent sur une telle cabine, peu ou pas de rouille profonde n'a été détectée si bien que seul un bon décapage au jet de sable a suffit pour bien nettoyer les tôles. Il y a bien eu ici et là quelques réparations mineures, mais sommes toutes, François a été en mesure de constater la qualité des tôles et assemblages de ce modèle de camion et a bien compris pourquoi plusieurs d'entre eux ont été en service militaire pendant plus de trente ans.

Le système électrique

Sur les véhicules de type « M Series », la totalité des fils est numérotée et est raccordée à l'aide de connecteurs métalliques, communément appelés « Douglas Connectors », ou bien en caoutchouc afin d'assurer la parfaite étanchéité contre les infiltrations d'eau. Après une inspection minutieuse des tresses et connexions, la mise à niveau du système électrique n'a nécessité que de recouvrir certaines sections avec du ruban électrique.

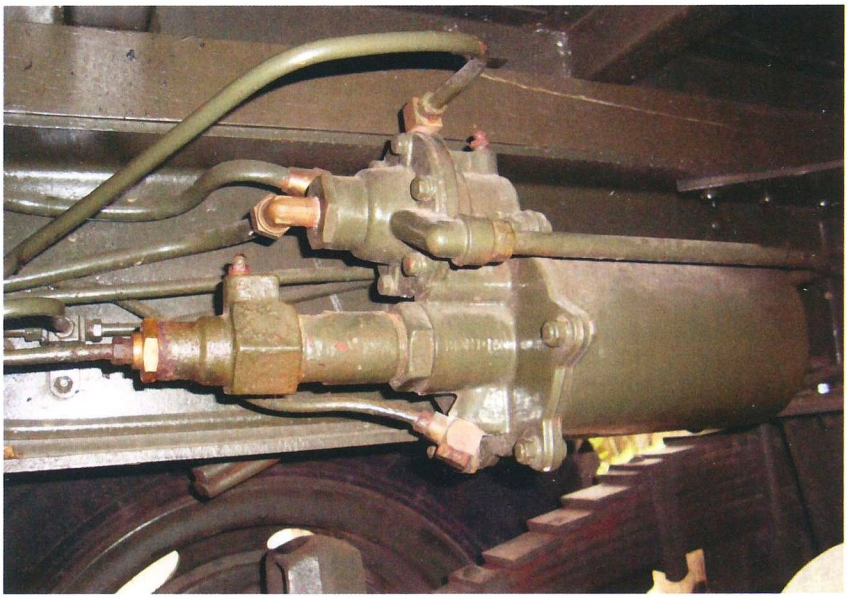
Conclusion

Les travaux de reconstruction du GMC M135CDN à François ont nécessité pas moins de 1 500 heures de travail et se sont terminés au printemps 2005. Après quelques essais routiers près de chez lui, il a réalisé sa première vraie sortie l'été suivant en participant à un rassemblement de véhicules antiques à Terrebonne, cette ville située en périphérie nord de la Ville de Montréal. Quelle ne fut pas sa joie de remporter cette fois-là le premier prix pour la qualité du travail réalisé sur son camion et, encore aujourd'hui, il nous raconte la fierté qu'il a éprouvée cette journée-là. Aujourd'hui, son camion fait le bonheur des collectionneurs de véhicules militaires du Québec alors qu'il nous est possible de tenir nos soirées « Band of Brothers » tous ensembles assis dans la caisse arrière en train de siroter une petite bière ou bien le verre de l'amitié *jeepiesque* comme nous le disons chez nous. ■

Ci-dessus à gauche.
Pour le transport sur plateau ferroviaire, une manille peut être insérée sur chaque moyeu des roues arrière.

Ci-dessus, à droite.
Les essuies glaces sont actionnés par des moteurs à dépressions.

Ci-dessous.
L'hydrovac est différent de ceux employés dans les CCKW.



Le char de la Victoire

Renault FT

On peut affirmer que le char léger Renault FT est, par sa configuration et sa tourelle, le premier char moderne au monde, la plupart des modèles ultérieurs ayant suivi les principes posés dès 1916 par Louis Renault et son équipe.

Après la Première Guerre mondiale, la plupart des chars de cette époque disparaissent rapidement. Seul le petit FT français, le « char de la Victoire », continuera durablement sa carrière en France mais aussi dans de nombreux pays à travers l'Europe, les Amériques, l'Afrique et l'Asie.

Les prédécesseurs du FT dans l'armée française ont été le Schneider et le Saint-Chamond, chars moyens de conception très imparfaite. À la suite d'une longue polémique entre ses partisans – en tête desquels figurent le général Estienne, rapidement convaincu par Louis Renault – et ses détracteurs qui voient en lui un simple « joujou », le char FT est commandé en série, en débutant par un premier marché de 150 exemplaires, qui sera suivi de nombreux autres. La production débute à Billancourt à la fin de 1917. Lorsque sonne le clairon de l'armistice, le total des commandes atteint 7 800 exemplaires, destinés non seulement à l'armée française mais aussi aux Américains, voire aux Britanniques. Et plus de 4 500 chars FT sortiront effectivement des usines françaises (Renault, Berliet, Somua, Delaunay-Belleville) jusqu'en 1919.

Ci-dessus.
Le musée des blindés de Bovington (Dorset, Grande-Bretagne) possède un rare exemplaire, l'un des tous premiers sortis d'usine reconnaissable à sa tourelle moulée Renault petit modèle et à ses capots coulés. Il a été repeint dans sa livrée d'origine, y compris les numéros tout à fait exacts.

Au printemps 1918, les premiers bataillons de chars français sont mis sur pied, chacun à 75 chars FT, répartis en chars-canon de 37 mm et chars-mitrailleuse Hotchkiss de 8 mm, avec en outre quelques chars-signal (TSF). Cependant en une seule journée d'opérations, chacun des BCL (bataillons de chars légers) peut perdre la moitié de ses FT simplement à cause de problèmes mécaniques et d'un terrain peu propice.

Fin mai 1918, les premiers FT sont engagés au feu dans les bois près de Ploisy-Chazelle, avec le soutien de l'infanterie. La forêt y est traversée de chemins, un terrain acceptable pour les chars légers dont la petite taille et la tourelle à 360° feront tout de suite leurs preuves, à l'inverse des chars lourds britanniques Mark et des chars moyens français incapables d'opérer dans un tel environnement. De conception simple et rustique, le FT se révèle

D'après un texte d'Andrew BALCOMBE, revu par la rédaction de TMV

Ci-contre.
Présenté ici avec la trappe du mécanicien pilote ouverte, un exemplaire en excellent état du Renault FT est exposé au dépôt du Leger Museum (musée de l'armée hollandaise) à Soesterberg. Sa petite taille est mise en évidence par la présence du DUKW en arrière-plan.

capable de demeurer opérationnel avec moins de soutien que prévu. De surcroît, avoir des chars se battant à leurs côtés, formant écran devant les positions de mitrailleuses et détruisant celles-ci l'une après l'autre, donne un coup de fouet décisif au moral des fantassins français.

Durant l'offensive alliée près de Soisson, 245 FT sont à la pointe de l'attaque avec l'appui de 100 Saint-Chamond et 123 Schneider. Malgré le succès des pénétrations dans les lignes ennemies, les chars ne se coordonnent pas bien avec l'infanterie et doivent souvent attendre que les fantassins les rejoignent. L'entraînement combiné entre ces deux types de forces est encore embryonnaire, bien qu'un régiment d'infanterie (le 262e RI) ait été désigné pour recevoir un entraînement spécifique à l'accompagnement des chars légers au combat.

Les contre-mesures allemandes

Les Allemands essayent de mettre au point de meilleures positions antichars, mais, à partir de l'été 1918, les Renault deviennent trop nombreux sur le front pour que les contre-mesures allemandes aient un effet significatif. À courte portée, les fusils antichars rencontrent aussi un certain succès face aux chars, les tourelles polygonales d'une partie des FT se révélant à cet égard plus résistantes que les tourelles rondes Girod-Berliet. Au total, 440 Renault seront détruits par les tirs allemands durant la Grande Guerre et 13 par des mines improvisées. Jamais dans les combats de 1918 les chars légers Renault ne rencontreront de char allemand.

Le point faible récurrent du char FT à cette période est la rupture de la courroie de ventilateur, trop faible, qui mettra un grand nombre de Renault temporairement hors-service.

La poussée finale

En 1917, succédant à Nivelle et ayant surmonté la très grave crise de l'armée française, le général Pétain avait dit : « J'attends les Américains et les chars ». La contre-offensive finale allait, un an plus tard, lui donner raison.

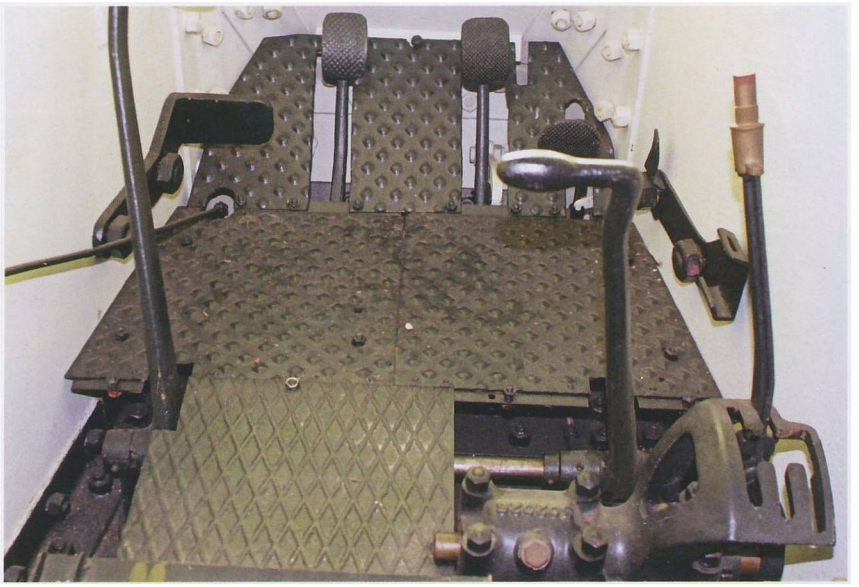
Ci-contre.
Une vue de trois-quarts arrière du même Renault FT de Soesterberg (Pays-Bas). Cet exemplaire est hélas dépourvu de la queue destinée au franchissement des tranchées.

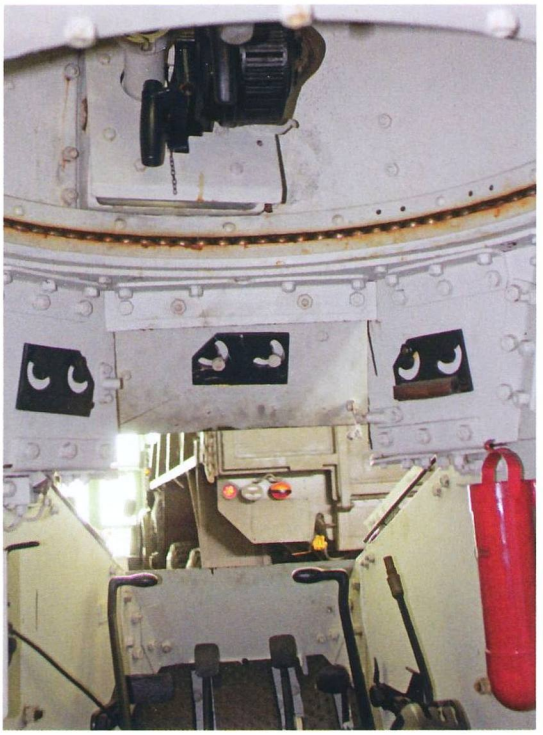
L'offensive finale de chars de la Grande Guerre a lieu le 26 septembre 1918, lorsque neuf bataillons de Renault FT sont engagés dans les offensives de Flandres et de Champagne. Les attaques mettent en œuvre des troupes françaises ainsi que celles de l'American Expeditionay Force (AEF). Si les Américains subissent de lourdes pertes dues à leur manque d'expérience et d'entraînement, le poids du nombre et la détermination permet aux Alliés des percées majeures. Les offensives conjointes sur le front occidental brisent la volonté des Allemands et l'Armistice du 11 novembre 1918 met un terme aux hostilités.

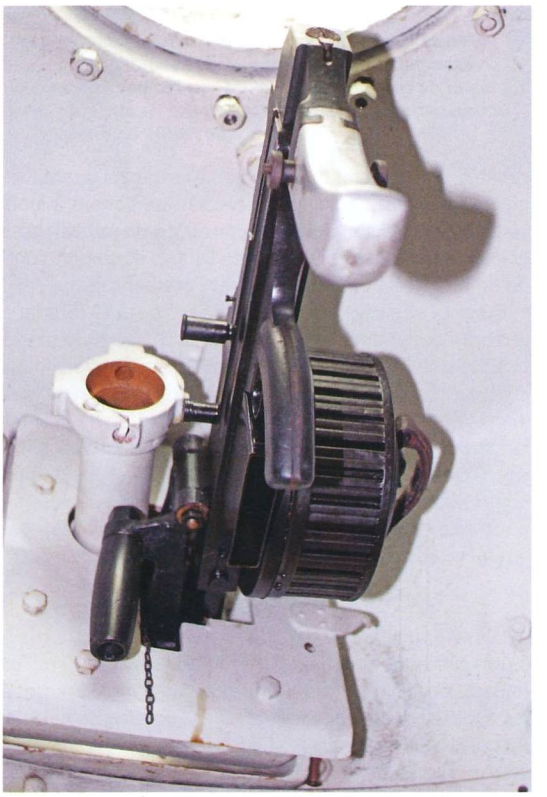
Malgré le taux d'attrition élevé des chars légers Renault et leur efficacité nécessairement limitée en tant que plate-forme individuelle de combat – du fait de leur légèreté même –, il faut accorder au FT le crédit d'avoir restauré le moral des fantassins français au moment décisif.

Après la guerre, le FT est largement exporté à l'étranger. Sa petite taille, sa construction simple et son entretien

Ci-contre.
Cette vue de face du Renault FT montre l'extrême étroitesse du char, permettant tout juste d'y loger deux hommes en tandem : le mécanicien pilote assis à l'avant, ses épaules touchant presque le blindage, et le chef de char tireur debout en tourelle, disposant d'une sangle sur laquelle il pouvait s'asseoir de manière fort spartiate.







Différentes vues montrant l'intérieur du Renault FT, un char totalement novateur du fait de sa tourelle permettant le tir sur tous les azimuts, conception qui allait fonder celle de la plupart des chars modernes. Ici l'on peut voir les commandes du mécanicien pilote (ci-dessus), la poignée de verrouillage de la tourelle (ci-dessous), la mitrailleuse MAC 31 de tourelle (ci-dessus à droite) et une vue (à gauche) montrant, depuis le poste du mécanicien pilote, les trappes de vision en position fermée.

rustique – toutes idées propres à l'industrie automobile en général et à Louis Renault en particulier –, associés au prestige acquis par l'armée française après 1918, en font en effet le char idéal pour tout pays désirant se doter à peu de frais de cette arme nouvelle. Mais sa gloire sera éphémère car le progrès technique avance vite.

En septembre 1939, les FT sont encore en service actif dans l'armée polonaise et, en mai 1940, l'armée française compte encore, en métropole, huit bataillons non transformés sur chars plus modernes, ainsi que de nombreux FT employés dans les sections régionales, pour la défense des aérodromes notamment, sans illusion sur leur valeur au combat.

L'armée allemande en capture un grand nombre et les utilise dans le même emploi, ainsi que pour des missions de maintien de l'ordre en territoires occupés, ou enterrés (coulés dans le béton) dans des positions défensives fixes. Çà et là, des tourelles de FT figurent au nombre des Panzerstellung parsemant le Mur de l'Atlantique.

Fort peu connu : le char FT aux Pays-Bas

En 1927, les Pays-Bas achètent un char FT au gouvernement français – au prix de 25 000 guilders –, à des fins d'entraînement et de démonstration. C'est le tout premier char de l'armée néerlandaise, le pays étant neutre et le pacifisme fortement ancré dans tous les partis politiques. Ceci explique pourquoi l'armée des Pays-Bas a attendu si longtemps pour s'ouvrir à l'arme nouvelle.

Placé sous la responsabilité des lieutenants N.J. Jelgersma et F.G. Durst Britt, le char FT est stationné à la Ripperdakazerne à Haarlem, juste à l'ouest d'Amsterdam. D'après un article du bulletin d'information de l'armée hollandaise, le Leger Kourier, le FT sur le point d'être reçu est alors vu comme « le meilleur modèle au sortir de la Première Guerre mondiale ». Cependant, les espérances néerlandaises sont quelque peu tempérées lorsqu'arrive le FT, passablement fatigué. C'est tout sauf un char neuf.

La commission de défense néerlandaise va ensuite découvrir tout ce que les Français savent déjà depuis dix ans. Ainsi en est-il de la faible autonomie du char et des dégats que le crantage des patins de chenilles cause aux routes, nécessitant que soit adjoint au char un véhicule de transport. Ne disposant pas de camion de 7,5 t porte-char du modèle français, les Néerlandais utilisent à la place une remorque tractée par un camion. De même, le FT ayant été livré sans armement, une mitrailleuse Schwarzlose y est installée.

Le char subit quatre évaluations en vue d'évaluer les effets des projectiles d'armes légères et de mitrailleuses sur le blindage, l'efficacité des tirs depuis l'arme du char, l'impact de différents types de barrières antichars contre le FT et finalement l'effet de la boue sur le mouvement du char.

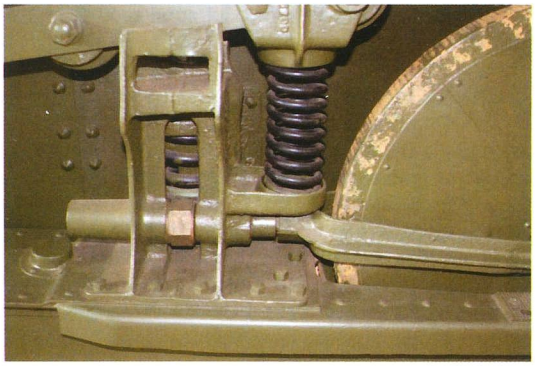
S'agissant du blindage, les résultats sont satisfaisants, le FT dépasse les attentes : il n'est pas possible d'endommager sévèrement le char avec des projectiles de fusil ou de mitrailleuse. Cependant, du papier suspendu à l'intérieur du véhicule révèle des dommages significatifs provoqués par des fragments de métal traversant l'intérieur sous l'impact des balles. Ainsi, même non pénétrants, les tirs d'infanterie peuvent avoir un effet, au moins sur le moral de l'équipage.

Les tests balistiques de la mitrailleuse Schwarzlose se soldent par un échec, le tireur étant sévèrement gêné par les gaz provenant de l'arme et les douilles éjectées. Et garder une cible alignée est impossible lorsque le char est en mouvement.

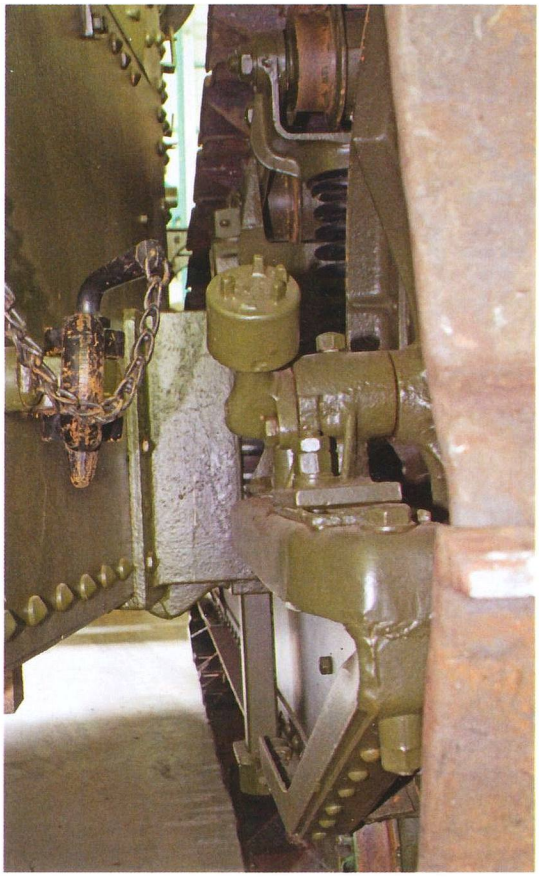
Le parcours d'obstacles offre lui aussi quelques surprises. Certes, murs de briques, petits arbres, tran-

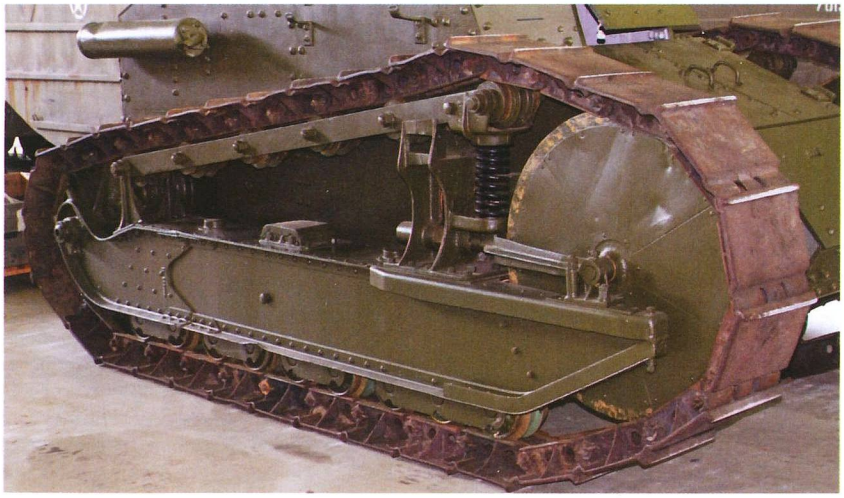
Nids de mitrailleuses

Devant l'accroissement constant du nombre de chars alliés en ligne à la fin de la Grande Guerre, les Allemands renforcent leurs nids de mitrailleuses pour en faire des bunkers de béton. La seule façon pour les Renault de les traiter est alors de s'en approcher à courte portée et de tirer à travers la fente de l'ouvrage. Les mitrailleurs allemands, quant à eux, concentrent leur tir sur les fentes de vision des chars. Car, si le blindage est à l'épreuve de la balle allemande, des éclats près de la fente peuvent blesser ou aveugler l'équipage. ■

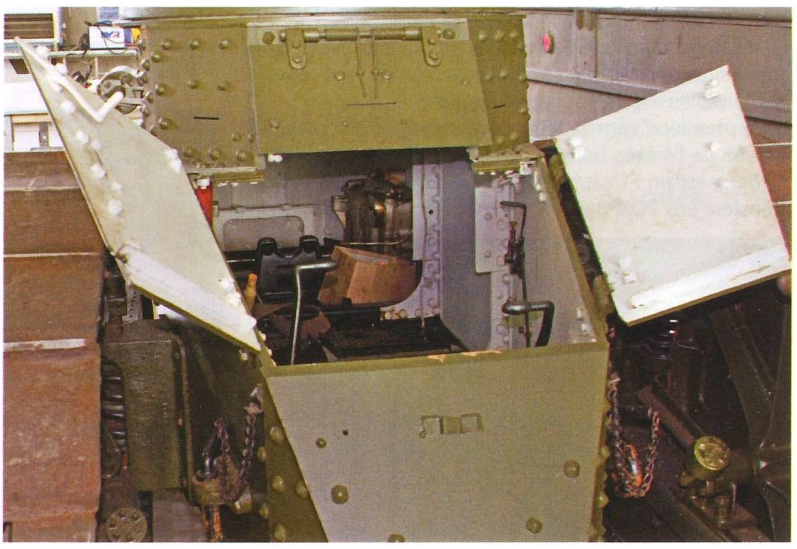


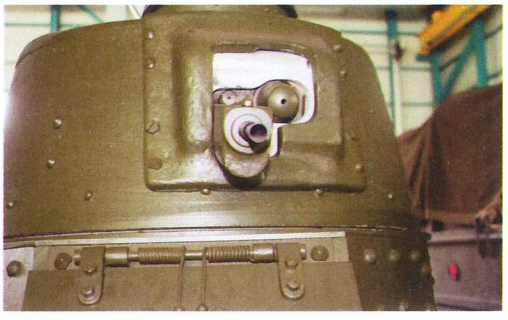
Le train de roulement du FT présente un aspect assez agricole mais la simplicité de sa conception lui assure une bonne fiabilité. Ici nous voyons une vue du système de réglage de tension et de l'amortisseur de chenille (à gauche), de réglage du barbotin (à droite) et l'architecture générale de la chenille droite.





La caisse est essentiellement constituée de plaques de blindage rivetées (à gauche), sauf sur les premiers exemplaires livrés (tel celui de Bovington) qui comportent non seulement les capots avant mais aussi le capot vertical arrière en acier coulé monopièce. Trop complexe, cette fabrication sera très rapidement abandonnée. La mitrailleuse en tourelle (en bas au centre) est ici une MAC 31 en 7,5 mm, ce qui indique un char modifié pour l'armée française dans les années trente. L'accès au compartiment du mécanicien pilote, par l'avant (en bas à droite), est relativement aisé. Le chef de char dispose quant à lui d'une porte à deux battants derrière la tourelle. Le tuyau d'échappement (en bas, à gauche) est placé à l'arrière de la caisse au côté droit (il est à gauche sur la version américaine du char FT à moteur Buda).





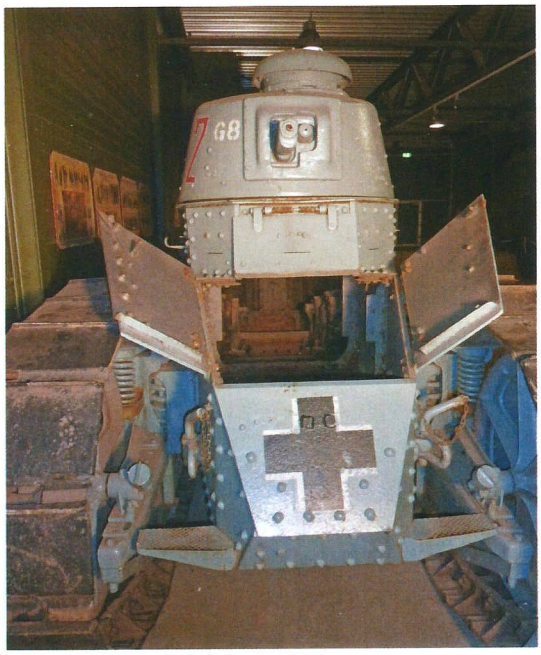
chées, réseaux de fils et quelques trous d'obus se révèlent incapables d'arrêter la progression du FT. Mais les Néerlandais veulent aussi voir comment celui-ci se comporte sur terrain mou, simulant celui qu'on trouve autour de leur réseau défensif , dit « Ligne d'eau ». Et, en 1928, le FT néerlandais est conduit dans une zone appelée het Kleine Loo, près de La Haye, connue à l'époque pour ses terrains marécageux. Le char ne peut se déplacer et se voit pris dans la boue.

Étant donné l'ancienneté du modèle et d'autres faiblesses, les Néerlandais décident alors de s'abstenir de toute commande d'importance, considérant avec sagesse que la technologie des chars s'améliorant rapidement, il sera temps d'investir dans un nouveau modèle. Mais ils ne passeront jamais à l'acte avant la Seconde Guerre mondiale.

2 chars FT survivants aux Pays-Bas

Le destin du char FT acheté en 1927 pour évaluation est inconnu à ce jour mais deux de ses frères sont cependant visibles aujourd'hui aux Pays-Bas.

Le premier d'entre eux, abrité au dépôt de stockage du Musée de l'Armée hollandaise (Leger Museum) à Soesterberg, est un FT capturé par les Allemands en 1940 et transféré aux Pays-Bas pour le maintien de l'ordre.



Le Musée Marshall du Liberty Park à Overloon, possède lui aussi un exemplaire du char Renault FT, présenté aux couleurs allemandes : la Wehrmacht a en effet capturé un grand nombre de ces chars, dont certains auront pour ultime emploi des tâches de protection et de police dans les pays occupés. Comme celui de Soesterberg, le FT d'Orverloon présente le nouveau masque avec support de mitrailleuse MAC 31 (l'arme est ici absente) et la tourelle en acier coulé Girod-Berliet. Mais, en plus, il possède toujours sa queue arrière facilitant le passage de tranchées. *(Avec l'aimable autorisation d'Erik van den Dungen, conservateur du musée du Liberty Park à Overloon).*

Le second FT des Pays-Bas, lui aussi capturé par les Allemands, est conservé au Musée de la guerre du Liberty Park à Overloon, dans l'est du pays. Le conservateur du musée, Erik van den Dungen, nous en a dit ceci : « Ce que nous savons de ce char, en nous basant sur le numéro de châssis, c'est qu'il a été construit début 1918 et qu'il a probablement été au feu durant la Première Guerre mondiale. Plus tard, il fut capturé par les Allemands quelque part en France en 1940. Avec d'autres, ils furent organisés en unités de protection. »

Le FT d'Overloon était affecté durant la guerre à l'aérodrome de Volkel (près de la ville d'Uden), construit par les Allemands. La guerre finie, il y restera au moins jusqu'en 1947, où il servira alors à l'entraînement (en plastron ?) à l'infanterie de marine néerlandaise, jusqu'à ce qu'il soit, fort heureusement, remis au musée au début des années soixante.

Un char proprement légendaire

Lorsque l'on met le char léger Renault FT en perspective, il apparaît comme le pionnier d'une industrie du char moderne, un engin pensé pour une production de masse, d'un coût modique, léger et simple. Et la manière dont son industrialisation a été conduite, en faisant concourir à un but unique — une production d'environ 600 chars par mois — plusieurs des plus grands industriels français du moment — accentue cette impression.

Certes, le « char de la Victoire « de 1918 a perdu presque toute valeur combattive en 1940. Il n'en continuera pas moins, quelques années encore, un service modeste, notamment sous la croix noire, un peu partout en Europe occupée. Il ne faut pas non plus oublier que deux des icônes des forces armées américaines de la Seconde Guerre mondiale — les généraux George Patton et Dwight Eisenhower — ont servi sur le « p'tit machin « de Louis Renault — à la fin de la Première Guerre mondiale, à une époque où le FT sauve la vie de nombreux soldats français et américains en nettoyant les nids de mitrailleuses allemandes. Fin 1918, l'industrie américaine, lente à démarrer, sera incapable de produire sa propre version (Six-Ton Tank) à temps et c'est bien à bord des petits chars français, produits en France, que les futurs libérateurs ont fait leurs premières armes de combattants blindés. ■

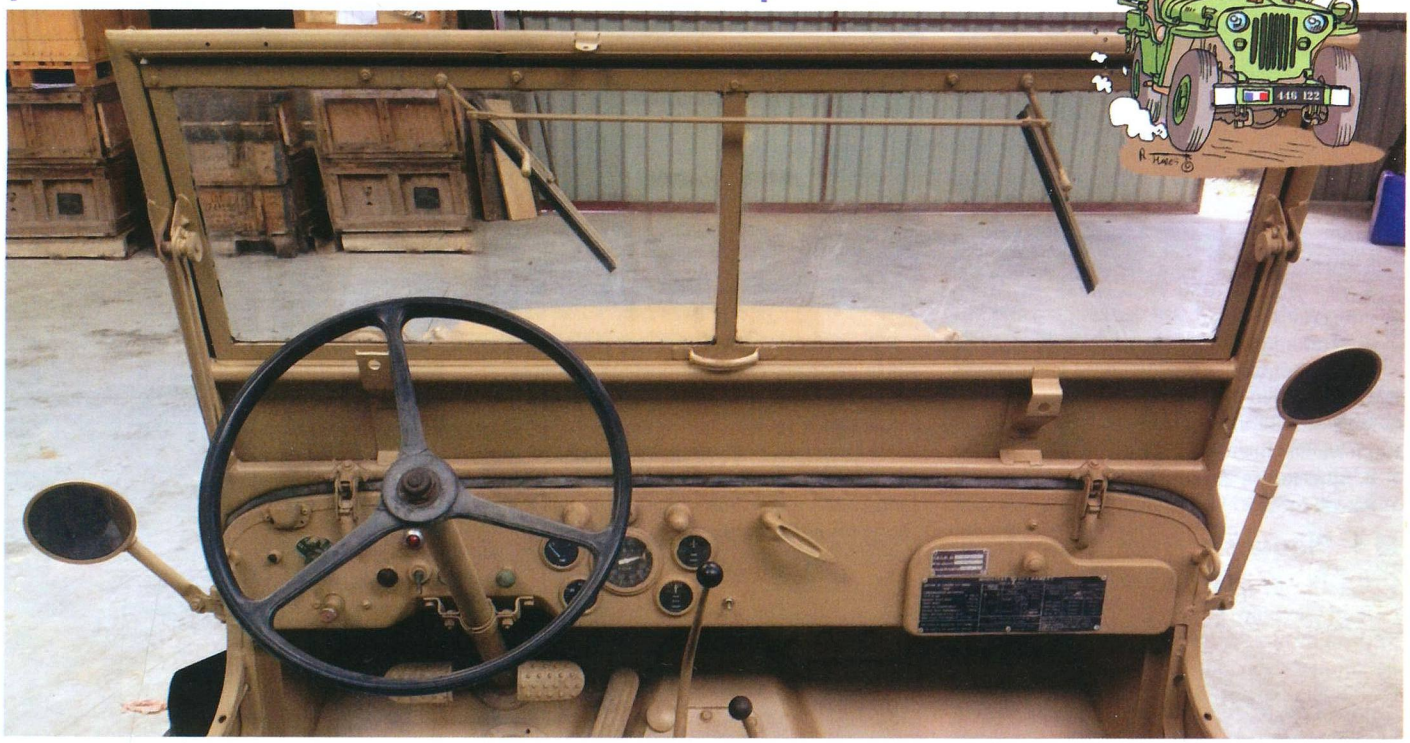
Remerciements :

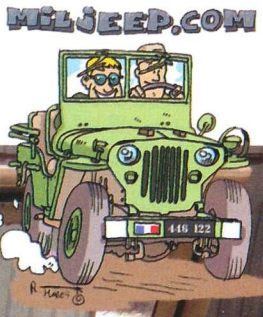
Une partie de cet article se base sur des informations fournies par l'équipe du Leger Museum de Delft (Pays-Bas), qui fut aussi très aimable de fournir à l'Auteur une copie de l'Osprey-Vanguard n° 46, Renault FT Light Tank de Steve Zaloga (Osprey Publishing Ltd, 1988). La présente version française a été notablement enrichie en puisant dans les études sur l'industrialisation du char FT parue chez notre confrère GBM, nos 99, 101 et 102 (étude militaro-industrielle par François Vauvillier).

Enfin, l'Auteur remercie Erik van den Dungen, conservateur du Musée de la Guerre, Liberty Park à Overloon, qui a bien voulu lui envoyer les photographies et l'historique de leur char FT.

Plaque d'instruction de M201

(référence F-HO-88470), période de 1950 à fin de production





Nous ouvrons dans ces pages la thématique sur les plaques d'instruction ou de nomenclature de jeep situées sur les couvercles de boite à gants. Nous nous intéresserons tout particulièrement à celle concernant les Jeeps Hotchkiss M201 (les plaques des jeeps Willys et Ford seront l'occasion d'un autre article).

Souvent maltraitées, ignorées, abimées, perdues, ces plaques sont pourtant un élément historique très important de la jeep au même titre que les numéros de châssis et autres éléments d'identifications. Ces plaques fournissent des informations sur la jeep tant à travers les caractéristiques/datations annotées que sur la version, variante des plaques présentes. Nous proposons une revue des différents modèles.

Avertissement aux lecteurs :

Deux grilles de lecture sont proposées sur le thème des plaques, l'une à travers les caractéristiques spécifiques (formes), l'autre à travers les informations présentes.

Les datations présentées sont informatives et les périodes de recouvrement sont approximatives.

Les règles de lecture des plaques sont sujettes à nombreuse interprétation et les cas « bizarre » subsistent. Le thème reste sujet encore à de nombreuses inconnues.

Par Hubert FAYE
Photos : M. ALEZARD, P.M. KVOT et H. FAYE

1. Présentation générale

Quel que soit le type de plaque unique ou multiple, les informations sont regroupées systématiquement en 3 thématiques majeures que l'on retrouve sous forme de pavés ou de blocs d'informations. L'un concernant les caractéristiques générales du véhicule (bloc gauche), un autre comprend les informations sur la transmission/boites et ponts (bloc central) et enfin un bloc concernant les vitesses et précautions d'usage (bloc droit).

L'ensemble de ces informations est positionné sur la boite à gants, voir emplacement (A) (extrait du Mat3310). Ci-dessous le détail de la fiche de nomenclature au dos d'une plaque M201 lors d'une restauration.

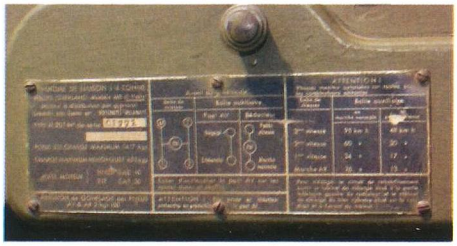
À ce standard de présentation peut apparaître des plaques complémentaires, essentiellement liées aux établissements ayant reparés ou reconstruits le véhicule. Les variantes et les positionnements sont alors nombreux.

Nous présenterons donc dans un premier un certain nombre de plaques standard que l'on peut retrouver sur les Jeeps utilisées dans l'Armée Française puis dans un second temps les plaques suite à reconstruction.

2. Zoom sur les plaques standards

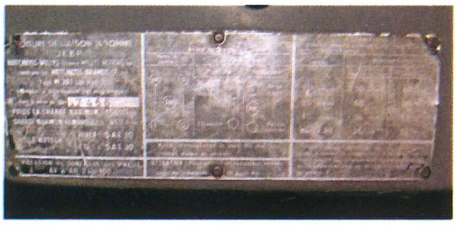
a. Plaques M201 6 volts premier modèle

Ci-joint plaque datée au alentour de 1954 (première série de M201).



b. Plaques M201 24 volts premier modèle

Ci-joint plaque datée de l'année 1962.



3. Différences concernant les informations des plaques standards Type M201

Le bloc d'instruction gauche subit de nombreuses modifications dans le texte, le bloc central et celui de droite restent inchangés.

a. Bloc gauche

- La référence au type de véhicule.
- VOITURE DE LIAISON 1/4 TONNE WILLYS-OVERLAND modèle MB
- VOITURE DE LIAISON 1/4 TONNE JEEP HOTCHKISS WILLYS
- Le voltage selon le type de plaque passe de 6V à 24 volts.
- Le nom du constructeur associé à la licence change :
  - de 1954 à 1956 HOTCHKISS - DELAHAYE est mentionné.
  - de 1956 à 1962 HOTCHKISS - BRANDT est mentionné.
  - de 1962 à 1966 HOTCHKISS est mentionné.
- La Nature de la distribution.
  - Distribution par pignons pour les modèles 6 V.
  - Distribution par engrenages pour les modèles 24 volts.

b. Bloc centre et Bloc droite

Pas de modification significative.

4. Plaques de réception et plaque de reconstruction

Toutes les jeeps M201 ayant subies une transformation majeure de type 5e Echellon, c'est-à-dire une reconstruite totale ou partielle dans les Établissements Spécialisés (type ERGM, établissement de réserve générale du matériel) ont reçu les plaques spécifiques à l'issue de la reconstruction en remplacement des plaques d'origines ainsi qu'une plaque de réception. Il nous faut distinguer les véhicules produits durant la Seconde Guerre mondiale jeep willys et jeep Ford et versés dans l'armée française de celles produites après guerre (modèle M201), en service actif et reconstruites/reconditionnées durant leur vie dans l'armée française.

a. Tous les véhicules reconstruits ont reçu une plaque de réception de l'établissement reconstructeur

Concernant les véhicules types jeeps reconstruits il y a l'apposition systématique d'une plaque de réception de l'établissement ayant réalisé la reconstruction. Les deux établissements de réserve générale du matériel (ERGM) les plus connus et les plus usités sont La Maltournée et ERGM de Clermont. Pour autant d'autres ERGM ont aussi pris part à la reconstruction de jeeps. (ERGM de Vannes, de l'ALAT etc) infra des plaques des deux principaux établissements.

Règles établies, les plaques de réception type ERGM comportent 3 types d'informations :

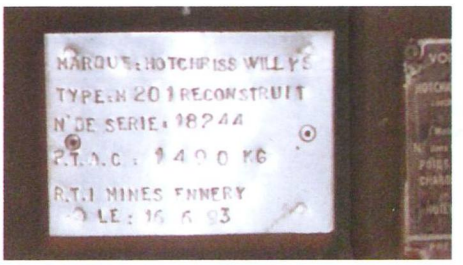
a. Le nom de l ERGM de reconstruction (selon la date après 1970 l'établissement peut être prémarqué).

b. Le nouveau numéro de châssis (l'apposition d'un zéro pour commencer la séquence est fréquent).

c. La date de réception (format jour/mois/année).

- Les plaques de réception sur le couvercle de boites à gants sont souvent estampillées de l'ERGM de la Maltournée.
- Les plaques de réception directement sur le tablier (haut droit) sont souvent estampillées de l'ERGM de Clermont-Ferrand.

Pour autant on note que ces règles ne sont pas la panacée, car d'autres établissements utilisent des plaques différentes et apposent leur plaque sur le tablier (haut droit) ci-joint celle du 25 BRM ou sur le coté de la boite à gant latérale gauche) à l'exemple de la jeep M201 numéro de série 18244 reconstruite en juin 1993 et dont la réception par les mines a vu l'apposition d'une plaque de réception non standard.



b. Les jeeps de la Seconde Guerre mondiale affectées en régiment (modèle Willys, Ford)

Dans le cadre de leur reconversion ou de leur affectation en régiment, les Jeeps US sont de facto revisées et reconditionnées. À cette occasion de nouvelles plaques (au nombre de 5) sont apposées en remplacement des plaques US ainsi qu'un nouveau numéro de série est attribué au véhicule.

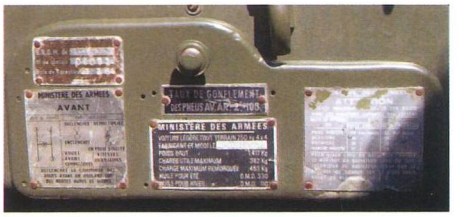
Les 3 plaques d'origines sont remplacées par **3 plaques distinctes** (il n'y a pas mise en place de la plaque unique type M201), il est ajouté **une plaque de réception** et **une plaque « Divers »**.

Les 3 plaques « sélection des rapports de boites », « nomenclature du véhicule » et « vitesses limites » sont modifiées de façon importante et font référence à la présentation US. Notons l'ordonnancement différent des blocs droit et centre qui sont intervertis par rapport au modèle standard M201. Ainsi que l'ajout d'une plaque dédiée à la pression des pneus.

Par ailleurs les formes ainsi que les fonds des plaques sont disparates en tailles et de couleurs non uniformes. Initialement en noir, les couleurs varient et passent dans le temps

Les plaques sont fixées à la boite à gants par des rivets à tête plate ou par rivets pop.

La présence des trous des précédentes plaques sur la boite à gants est bien visible.



Zoom sur chacune des plaques modifiées en février 1964.

Les précautions pour l'utilisation des ponts sont typiques.

TAUX DE GONFLEMENT
DES PNEUS AV. AR. 2,100 Kg
MINISTERE DES ARMEES
VOITURE LÉGÈRE TOUT TERRAIN 250 Kg 4 x 4
FABRICANT ET MODÈLE HOTCHKISS
POIDS BRUT 1.417 Kg
CHARGE UTILE MAXIMUM 362 Kg
CHARGE MAXIMUM REMORQUÉE 453 Kg
HUILE POUR ÉTÉ O.M.D. 330
HUILE POUR HIVER O.M.D. 110

Toutes les informations sont modifiées par rapport aux modèles standards de plaque.

- La mention poids mort est absente.
- Le descriptif type de véhicule est modifié et la présentation 250Kg remplace le 1/4 tonne, la mention Jeep disparait
- La charge utile est à 362 kg.
- Le poids brut est à 1 417 kg (à noter que le libelle change aussi « en charge maxi »).
- La charge maximum remorquée est à 453 kg (à noter que le libelle change aussi, « charge

maxi remorquée)

- Les types d'huiles sont sous la forme OMD.
- La plaque est fixée à la boite à gants par des rivets pleins.

Les informations concernant les pneus sont sur une plaque dédiée.

ATTENTION
VITESSE MAXIMUM
DANS LES POSITIONS SUIVANTES DES LEVIERS
BOITE DE VITESSES EN
BOITE EN PRISE DIRECTE
DEMULTIPLICATION
PRISE DIRECTE 105 Km heure 53 Km heure
DEUXIEME 66 - - 34 - -
PREMIERE 38 - - 19 - -
MARCHE ARRIERE 29 - - 14 - -
POUR VIDER L'EAU DU RADIATEUR : OUVRIR
LE ROBINET DU RADIATEUR LOGE DU COTE
INFERIEUR DU RADIATEUR AINSI QUE LE
ROBINET DE VIDANGE SUR LE COTE DROIT

Caractéristiques propres à cette plaque :

Les vitesses annoncées sont tres différentes de la plaque standard On note que :

- Premier vitesse jusqu'à 38 km/h.
- Seconde vitesse jusqu'à 66 km/h.
- Troisième vitesse jusqu'à 105 km/h..
- Marche arriere vitesse jusqu'à 29 km/h..

Même constat sur les « petites » vitesses en mode démultiplié.

L'ajout d'un texte concernant la vidange du radiateur.

Nota Bene :

Certaines plaques ne stipulent pas nécessairement le nom du fabricant Hotchkiss mais le fabricant d'origine. Voir l'exemple ci-dessous où le nom du fabricant Willys est repris.

c) Les jeeps reconstruites durant leur service dans l'armée française

Les jeeps M201 reconstruites voient leurs plaques modifiées sur les points suivants :

- adjonction systématique de la mention « Ministère des Armées ».
- le véhicule est desormais « Voiture de liaison ¼ de tonne Jeep ».
- le constructeur devient systématiquement « Hotchkiss ».
- Le chiffre de la pression des pneus disparaît au profit de la référence au carnet de bord.
- Le numéro de série est désormais non présent (non frappé) et seule la plaque de réception (voire ci-dessus) reprend cette information.

Règles à confirmer selon l'époque, voire l'ERGM les plaques présentent des variantes sur les poids autorisés et sur les réfèrences d'huiles.

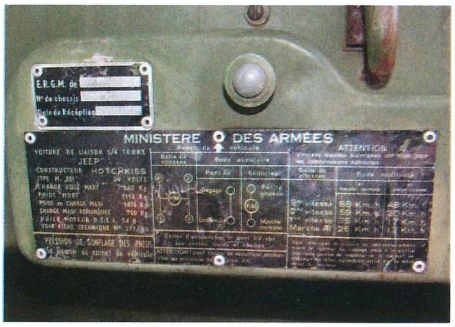
5. Plaque M201 6 Volts

Caractéristiques propres à cette plaque de novembre 1965. On note que les emplacements concernant le constructeur, le type de véhicule et le voltage sont laissés libres pour l'estampille.

Les informations suivantes sont sujettes à modification avec les autres modèles de plaque (24V).

- La charge utile est à 365 kg.
- Le poids mort est à 995 kg.
- Le poids en charge maxi est à 1360 kg.
- Les types d'huiles sont sous la forme OMD.
- La plaque est fixée à la boite à gants par des rivets à tête plate.

6. Plaques M201 24 volts modèle standard



Caractéristiques propres à cette plaque de jeep refabriquée en novembre 1971 On note que :

- La charge utile est à 363 kg.
- le poids mort est à 1113 kg.
- le poids en charge maxi est à 1476 kg.
- les types d'huiles sont sous la forme DCEA 54B.
- la plaque est rivetée avec des rivets pop.

7. Plaques M201 24 volts variante

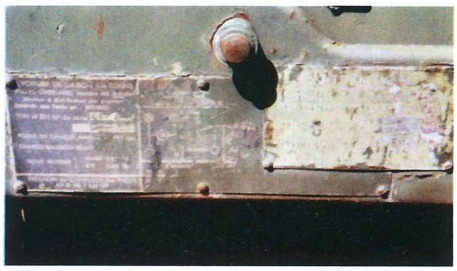
Caractéristiques propres à cette plaque On note que :

- La charge utile est à 365 kg.
- le poids mort est à 995 kg.
- le poids en charge maxi est à 1360 kg.
- les types d'huiles sont sous la forme DCEA 54B.
- la plaque est rivetée avec des rivets pop.

8. Plaque M201 diverses et variées

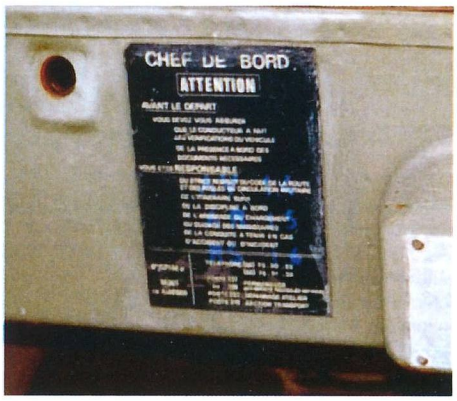
Remarque :

Pour les véhicules équipés d'armes lourdes type 106SR, Milan, une sur plaque est ajoutée sur le bloc de droite afin de corriger les données initiales qui s'appliquent au véhicule standard et qui par conséquent devient obsolètes pour les véhicules « spéciaux » (ci-joint exemple de plaque pour une jeep 106SR).



Cette plaque (peu lisible) amende la pression des pneus et précise la vitesse sur sable à 20 km/h.

De nombreuses autres informations sont diffusées au chef de bord ou copilote à l'aide de plaque complémentaire ou d'autocollant nous proposons quelques uns de ces adhésifs, la liste etant trop nombreuses et variées pour être intégré dans l'article



IL EST INTERDIT
• A toute personne, autre que l'agent désigné, de conduire ce véhicule.
• A toute personne qui n'y est pas appelée par son service, de prendre place à bord du véhicule.
• TOUT CONTREVENANT ENGAGE SA RESPONSABILITE •

Nota Bene :

- Vous l'avez noté le sujet est vaste.
- Les règles et les datations restent à affiner.
- Je renvoie le lecteur vers le site miljeep.com dans la rubrique identification pour laisser de nouvelles informations et étayer avec des exemples de plaques.

Si des caractéristiques n'étaient pas mentionnées et omises, merci de continuer à enrichir le thème à travers le site miljeep.com pour une mise à jour ultérieure.

Sources bibliographiques: Mat 3310
Source web : forum http://www.miljeep.com ■

VENTES-ÉCHANGES

VÉHICULES

● V. très beau Camion M54 REO en monte simple, parfait état de marche, CT OK, carte grise collection. Moteur continental turbo diesel, direction assistée, livré avec bâche et arceau d'origine. Prix 12 000 euros à débattre sur place. Tél. : 03.29.89.03.03. jeepest@wanadoo.fr

● V. Dodge, Chevrolet et Bedford, 2087, 1 LA, A MB, autocar, 4X4 + semi MAT, TP, voitures diverses, dépôt, maison, divers pièces, DET. Cause santé et place. Tél. : 02.51.56.01.80.18. Après 19h.

● V. Jeep WILLYS MB 40-45 sortie de grange, tournante et roulante, à restaurer idéal pour amateur, moteur US (Ford GPW) GSM: 00.32(0)498/752124 Belgique. Prix : 8 000 euros A débattre. leruthalbert@yahoo.fr

● V. Jeep M201 très bon état Rien à prévoir niveau caisse complète. Lot de bord pelle hache les outils manivelle toute les facture depuis la vente par les domaines jeep suivi 12 volt jamais dormi dehors prévoir une peinture. Prix : 7 500 euros A débattre. Tél. : 06.50.46.75.81. romi2404@gmail.com

● V. Jeep Hotchkiss M201 24V. Révision mécanique effectuée. Très bonne carrosserie, pas de corrosion. Peinture neuve. Pas de frais à prévoir. Vendue avec CT. Ref VO 477. Prix : 12 900 euros. Visible site Jeepest Châteaudun (28) Tél. : 02 37 44 19 40 photo 2

● V. M201 24V roulante bon état générale photos sur demande. Prix : 1 000 euros A débattre. restauvehicule@gmail.com

● V. Jeep Willys MB Véhicule rare prévu pour l'armée Russe Année Décembre 43 N° châssis 286080 Toute reconditionnée, jamais passée dans l'armée française, ensemble d'origine en très bon état. Pneus et capote neufs. Photos à la demande et en cours de travaux. Prix : 14 000 euros ferme Tél. : 06.87.70.57.16. patrick.rossat@orange.fr

● V. ou échange contre Dodge une jeep M201 de 1963 refaite intégralement à neuf. Toute partie rouillée, découpée, et remplacée. Caisse sablée, traitée et peintre de 5 couches. Dossier photo pour personne intéressé uniquement. Américanisé dans les moindre détaille. Expertisé à 17 000 euros vendu 15 000euros à

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

débattre. Tél. : 06.15.31.70.75. memoire-france44@yahoo.fr

● V. No Chassis: 37372, Date 06.1942, Ford script body, aves caisse original. Restauration complet et très original. Sellerie etc. neuf - une jeep comme neuf. Photos sur demande. Prix : 18 000 euros A débattre Tél. : 00 41 79.74.40.955. athom8@datazug.ch

● V. Weasel M29C magnifique de 1944 sort de restauration. Tél. : 0032(0)475/28.39.54 delruekarl@hotmail.com

● E. une très belle M 201 américanisée et bourrée d'accessoires contre un Pinzgauer 6X6 en excellent état, bâché ou tôlé ou Wrangler, photos de ma jeep des réceptions des vôtres. Vente possible pour 14 000 euros. roulemapoule14@aol.com

● E. ou vend (9000 avec remorque) un Iltis Bombardier, état d›usage, roule tous les jours, deux jeux de roues TT, lot de bord complet, 118000 kms, cgn, prise de remorque civile en 24 volts. À voir en 95 sur rdv. Pour l›échange, toutes propositions de 4X4 plus récent en bon état bienvenues, photos possibles. legasfou@aol.com

● V. Jeep Slat Grill 1942 fin de série modèle rare avec boite à gant !!! à restaurer ou restauré. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

● V. Jeep Hotchkiss M201 24 volts. Très rare Jeep sortie des domaines non modifiée. Etat d'origine Armée Française. Très bon état général : léger coup sur panneau arrière. Moteur tournant, frein à revoir. Peu de travaux à faire. Référence VO 354. Prix 10 500 . Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. jeep de mon fils, M 201 Hotchkiss 1963, très bon état, Ct à jour vierge, CGC, sièges en toile, bâche toile, portes et cotés toile, antenne, radio, lot de bord, extincteur, roule toute distance. Photos sur demande avec votre mail et tel fixe. Prix : 14 000 euros ferme. roulemapoule14@aol.com

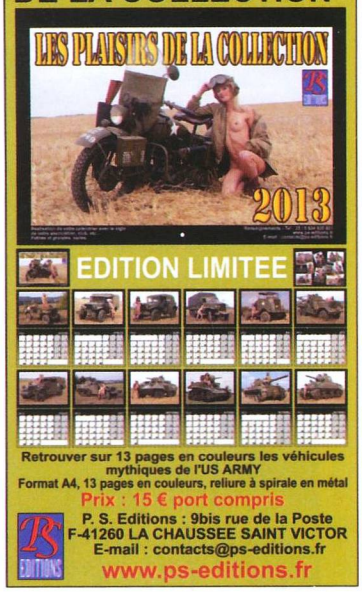
● V. M201 24V couleur sable. Bon état général. Restaurer en 2003. nb pièces neuves. détails photos HD sur demande CG collection CT OK passer en juillet 2012. parcours tt distance nb pièces. Céder avec le véhicule premier contact par mail. Prix : 11 000 euros ferme. restautomobile@gmail.com

● V. JEEP FORD modèle Composite 1944 12 Volts. Voiture dans son état d'origine, très peu modifiée. Moteur tourne bien, mécanique en bon état, toujours entretenue. Nombreuses pièces Ford d'origine, pas de repro. Vendue avec CT et CG normale. Plus de renseignements sur demande par téléphone. Excellent véhicule pour restauration concours. Ref : VO12507. Prix : 14 500 euros. Visible site Jeepest Chateaudun(28) Tél. : 02 37 44 19 40.

● V. Hotchkiss M 201, bon état, cgc, photos sur demande avec votre nom et numéro de téléphone fixe. Prix : 12 500 euros ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. No série 18684, date de livraison : 16 avril 1942, Contrat F-2. Data plates originales, CG normale, CT OK. La voiture a été entièrement reconstruite en 2004 dans une configuration sortie d'usine. Très faible kilométrage depuis restauration. Vendue avec trousse à outil et trousse de premier secours complètes et d'époque, triangle de remorquage en tandem (tandem hitch). Véhicule pour collectionneur passionné, averti, et exigeant. Lien vers les albums photos de la restauration : http://www.fototime.com/inv/2096EA92408F68F Autres détails par téléphone ou email. Prix : 25 000 euros A débattre. Tél. : 06.03.25.13.45. claude.pons@sbmoffshore.com

● V. DODGE WC 54 Ambulance. VO12504 Prix : 14 500 euros. Très bon véhicule état de marche. Carrosserie très correcte, pas de rouille. Mécanique

Calendrier 2013
"LES PLAISIRS DE LA COLLECTION"


Retrouver sur 13 pages en couleurs les véhicules mythiques de l'US ARMY
Format A4, 13 pages en couleurs, reliure à spirale en métal
Prix : 15 € port compris
P. S. Editions : 9bis rue de la Poste
F-41260 LA CHAUSSEE SAINT VICTOR
E-mail : contacts@ps-editions.fr
www.ps-editions.fr

OK. Pas de mauvaise restauration préalable. Pneus military TBE. CG normale Complète : outils, 2 brancards. Visible Site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40

● V. Dodge WC 51 de 1944 avec treuil Entièrement restauré entre autre : 4 pneu neufs, cylindres de roues et maitre cylindre neuf avec liquide de frein au silicone, garnitures de mâchoires de freins neuves tambours rectifiés, batterie et bougies neuves, etc. Prix : 8 500 euros Contact (que si vous êtes réellement intéressé, merci) uniquement par téléphone. Tél. : 06.18.93.44.72. tcarle33@orange.fr

● V. Hotckiss Willys. 1957 CT Ok. Moteur bv bt freins refaits (factures) peinture époxy en sous couches. Capote US. photos sur www.larmes-de-rouille.piwigo.com. Prix : 11 500 euros A débattre. godillon.emmanuel@wanadoo.fr

● V. jeep Willys à restaurer, boite transfert / vitesse à refaire, pièces fournies pour réfection de la boite, pochette de joint moteur fournie, faisceau électrique M201 neuf fourni, elle a sa carte grise en règle, bonne base pour restauration premier contact par mail, prix ferme. Prix : 3 300 euros ferme. leboss1204@hotmail.fr

● V. Dodge WC 52 12 Volts. Bon état mécanique et carrosserie. Très bon véhicule pour chasses ou autres. Bonne base pour restauration concours. Vendu dans l'état avec CT et CG + attestation FFVE. Référence VO 443. Prix : 7 500 euros. Visible site Jeepest Châteaudun (28). Tél. : 02 37 44 19 40

● V. Jeep M201 complète suite à orientation vers un autre projet. Restaurations à prévoir. Prix : 6 000 euros A débattre Tél. : 06.16.95.79.09. patrick.soupet@cegetel.net

● V. Jeep Willys MB 40-45, caisse et moteur Ford GPW, à restaurer, roulante et tournante tel: 00.32(0)498/752124 Belgique. Prix : 10 000 euros A débattre. leruthalbert@yahoo.fr

● V. Jeep WILLYS MB à restaurer, boite de vit. M38, bonne mécanique, caisse à rest. roulante et tournante. Tél. : 00.32(0)498/752124. Prix : 8 000 euros A débattre. leruthalbert@yahoo.fr

● V. Dodge WC 51 12 Volts Ex pompiers. Très rare Dodge dans son état d'origine avec ses plaques. A restaurer pour passionné. Moteur tournant, freins à revoir, mais bon état général. Carrosserie très bon état, pas de corrosion. C.G. collection. Vendu dans l'état sans C.T. Référence: VO 474. Prix 6 900 euros. Visible site Jeepest Château-dun(28). Tél. : 02 37 44 19 40

● V. magnifique side car dniepr K750 avec CGN fr solo. SIDE, transformé en BMW R71 début de guerre 39/40, châssis et pièces entièrement sablés, moteur démonté et refait à neuf. Peinture neuve. Travail soigné. Très peu roulé, juste pour effectuer test et fiabiliser. Vends cause autre projet de restauration en cours. Différents accessoires, sacoches en cuir avec leur cadenas, affut de mg. Je rajoute différentes boites de vitesse et un moteur en supplément. Dossiers restauration disponible pour les offres sérieuses. Prix : 6 000 euros A débattre. olivier91_203@msn.com

● V. Jeep Willys MB 204065 - jeep en parfait état de fonctionnement et non restaurée. Moteur complet MB229569 à restaurer en sus 1000euros. Prix : 11 000 euros A débattre. Tél. : +1 609 902 2358. mickael.rabilloud@gmail.com

● V. Dodge D15 modèle rare car il n'en reste que 6 ou 7 en Europe en état de marche, c›est le modèle court donc permis voiture. Il est en très bon état de marche et a reçu un nouveau radiateur, frein neuf pneu circuit électrique neuf échappement neuf embrayage neuf et tous les roulements et joints. Il est possible de faire un échange contre autre véhicule d'époque. Prix : 20 000 euros A débattre. dodgewc@hotmail.com

● V. Ford GP 1941 modèle très rare 4456 véhicules produits, original, à restaurer ou restaurée. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

● V. M201. De 1962, très bon état, cgn, cinq roues avec des Kléber neufs et cinq roues avec des pneus TT quasi neufs, plus deux roues Uniroyal avec chaînes, lot de bord complet plus sirène, radio et antenne, sellerie vinyle, typique Af, pas de marquage US, 24 volts, allumage blindé, coupe circuit, à voir et essayer sur rdv en région parisienne. Ne répond à vos mails qu›avec votre numéro de téléphone fixe, le Ct est passe régulièrement tous les deux ans, le prochain sera passé en 2013 ou plutôt si intéressé. Prix : 12 500 euros ferme. Jeepek@aol.com

● V. Half-track 1943 M14 international modèle très rare 1605 véhicules produits, blindage original, à restaurer ou restauré. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

● V. Hotchkiss M201 1962 CGC, très bon état, américanisée, à voir sur rdv en 95. Photos disponibles. Prix : 12 000 euros ferme. Cestfouca02@aol.com

● V. Bren Carrier LP2 modèle rare 5500 véhicules produits. Beau projet de restauration. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

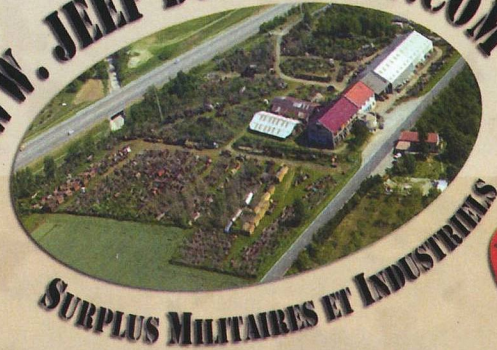
● V. Harley Davidson 1942, restauration complète, nombreuses pièces origine, pneus neufs. INDIANCARS. Tél.: +33 (0)1.30.05.04.12.

Trucks & Tracks service

Une entreprise jeune et dynamique spécialisée dans le Weasel
Réfection complète de votre carrosserie !!!
Arceau en reproduction quantité limitée !!!

NOUVELLES CHENILLES ACIER POUR M29 WEASEL
Importateur exclusif pour *Liberty Auto Restoration*
Rue Brunehaut,179 - 7022 Mesvin - Belgique
Tel: 0032 (0) 475/28.39.54
E-mail: info@trucks-tracks-service.com
www.trucks-tracks-service.com

WWW.JEEP-DODGE-GMC.COM
SURPLUS MILITAIRES ET INDUSTRIELS



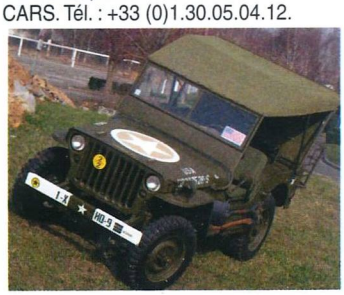
SPÉCIALISTE PIÈCES DÉTACHÉES ET VÉHICULES AMÉRICAINS WWII
Tél : + (33) 476 644 356
contact@jeep-dodge-gmc.com
DIRECT ACCESS

NEUF N.O.S. RÉNOVÉE OCCASION

SMI - D 1092
38840 La Sône
France

Jeep, Dodge, Gmc, Chevrolet, Ward La France, Diamond, Pacific, Scout Car, Half-Track, Brockway, Delahaye,...

● V. M201, 24Volts, marquages US complet, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote toile US, lot de bord, compteur US, porte fusil, panier arrière. Superbe état. 16 900 €. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.



● V. Ford GPW 02/1942 n° de série 1997, châssis Willys d'origine, datas plates origine, caisse Ford script early, complète, moteur refait. Très belle base de restauration sur véhicule très rare. 16 900. €. INDIANCARS. Tél. : +33 (0)1.30.05.04.12.

● V. Caisse neuve de DODGE 6x6 fabrication parfaite et exclusive JEEP SUD EST. Reproduction fidèle du type métal standard. Livré en antirouille rouge brun us, sur réservation. Infos sur: www.jeepsudest.com

● V. Ford GPW 07/1945: véhicule complet retrouve dans une ferme aux usa, n° 275561 du dernier mois de production, full matching numbers, pneus neufs firestone, sellerie et bâche toile us, 95% pièces US et Ford origine. A remettre en route. Prix: 15 900 euros. Tél. : 01.30.05.04.11. info@indiancars.fr

● V. Remorque cuisine roulante armée américaine, 3 bacs inox, un grill, pour collection, 1600 E. % 06.12.33.29.98 (Indre-et-Loire).

● V. Camion Dodge Fargo, 1945, citerne 5 000 litres, d'origine, BE, citerne repeinte, reste cabine à aménager, CGC, 2 500 € à débattre. % 06.77.38.34.12 (Meurthe-et-Moselle).

● V. Jeep Hotchkiss-Willys JH 101, remotorisée avec moteur diesel Perkins, CGC, 2500 €. % 06.85.77.88.39 (Haute-Loire).

● V. Land-Rover Santana 109, 1975, diesel, 1975, CGN, restée immobilisée durant 10 ans, dans l'état, 1 200 €. % 06.63.99.81.46 (Gironde).

● V. Camion Mercedes Unimog, 1962, bâché, transport de troupes armée française, avec sièges arrière, 14 places, treuil avant, 10 CV, faible kilométrage, pièces détachées disponibles. % 06.12.33.29.98 (Indre-et-Loire).

● V. Camion Renault AGK 1, 1940, construit pour l'armée, modifié diesel, CGN, ou échange contre camion ou tracteur routier Berliet. % 04.79.42.00.94 HR (Ain).

● V. Deux engins chenillés Studebaker Weasel, un complet, un autre pour pièces, 7000 € , GMC, benne, complet, capot, aile et pare-chocs pour Diamond T, moteur GMC neuf, 1000 €, capot, pont et arceaux pour Delahaye VLR et RTA pour véhicules armée.) Roland Robin, 41 le Moulin Haut, 88220 Xertigny.

MATERIEL DIVERS

● V. remorque porte bombe complète, à restaurer + chariot de levage, bombe sous les avions + châssis WC52. Tél. : 06.75.64.42.70.

● V. Suite changement de projet et arrêt d'un début de restauration, Vends remorque de Jeep, Type Willys, origine armée française Complète, avec bâche vinyle et support de bâche Début de décapage faisant apparaître d'anciens marquages français et soudage de tous les trous ajoutés au cours de sa vie militaire. Feux de type originel disponibles ainsi que les derniers feux installés (type remorque P4). Prix : 700 euros ferme. auguste.emile@bbox.fr

● V. remorque de jeep Belge, feux 24 avec prise OTAN, bâche camo, arrière ouvrant plus pratique que la remorque US, sans roue de secours mais avec un Iltis Bombardier pour la tracter. Prix : 9 000 euros ferme. kvot@aol.com

● V. caisse Willys Slat Grill restauré numéro 13386. A prendre sur place. Merci. Prix : 3 500 euros ferme. Tél. : 06.80.99.81.06. francis.vagnier@laposte.net

● V. Remorque dérouleuse de câble téléphonique RL-35-A, Pur jus US WW II avec plaque, sans touret, photos sur demande avec votre n° de tel fixe. Prix : 1 600 euros ferme. cestfouca02@aol.com

● V. remorque WILLYS MBT à restaurer du 10/43 n°46089. Timon droit, crochet plat, plaque d'origine, arrière ouvert et plancher à restaurer. Prix : 800 euros A débattre. philippe.delineau@orange.fr

● V. Remorque de jeep petit prix. Beau projet de restauration. Tél. : 0032(0)475/28.39.54. delruekarl@hotmail.com

● V. Suite a besoin de place je me sépare de ma remorque porte bombe us photo et info sur demande baisse de prix a 1200euro. Prix : 1 200 euros A debattre. Tél. : mickael_herry@hotmail.fr

● V. un projecteur DCA de fabrication General Electric modèle 1942-A celui ci a toutes ses plaques US et moteur sous le projecteur, tout les carreaux sont d'origine, le projecteur est restauré et possède son système d'éclairage d'origine, un néon moderne a été installé dedans pour éclairer lors des expositions, mais n›affecte en rien les pièces d›origine, parfait pour les sorties, ou pour mettre dans un musée. Photos sur demande. Prix : 6 000 euros A débattre. leboss1204@hotmail.fr

● V. kit mounting ft250 radio jeep : 145€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. kit caisse ar dodge 6x6 exclusif jeep sud est : 3100€. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

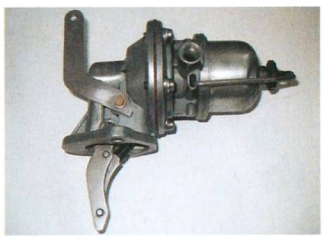
● V. Outil lève soupape, Jeep/Dodge. Prix : 40,66 euros. www.jeepsudest.com. Tél. : 04 90 39 56 27.

● V. repro de qualité browning cal.50 100% acier : 727€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse squelette: 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse en t : 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. Pompe à essence reconstruite JEEP, 70 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com



● V. Pompe à eau reconstruite GMC, 150 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

la LOCOMOTION EN FÊTE

1er & 2 juin 2013

Aérodrome
Cerny
La Ferté-Alais
91 Essonne

21e édition

Bourse, stands,
reconstitutions, piste à chars
Restauration sur place

SICAE
Une seule passion : Servir vos villages !

F.P.V.A

FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE
FIVE

Réalisation - Impression : Anekdota 01 60 88 46 15

Crédit Photos : ACPHT

CHARGE UTILE Magazine · Groupement de Recrutement de la Légion Étrangère · TRACTEURS · FORUM Chantiers · MILITARIA · TANK MILITARY VEHICLES · ACO · GBM · AUTOCAR & BUS Sinfol · LES ROUTIERS · PARFLAM S.A. · Histoire & Collections

Renseignements et réservations : Tél. 06 03 18 07 25 (Heures bureaux) • Fax 09 59 74 37 12

Billets à tarif réduit sur www.locomotion-en-fete.com • acpht@aliceadsl.fr

Entrée 15 € par jour et par personne - Gratuit pour les enfants de moins de 12 ans - Parking gratuit

valable pour une personne sur présentation de ce coupon
TARIF RÉDUIT 10 € TTC au lieu de 15 € TTC

RENOV'
POMPES A EAU
Réparation de tous types de pompes à eau moteurs
Pompes à eau de mer, pompes à turbine, ...
Contact :
Tél./ Fax : 03.23.82.77.94 Portable : 06.22.82.79.62
E-mail : david.anseeuw@sfr.fr
2 chemin de la carrière Sylvain - la poterie - 02210 Coincy

● V. Carburateur carter reconstruit DODGE, 370 € HT - Tél. : 04.76.64.43.56, E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

PIECES DETACHEES

● V. Pièces Dodge, moyeux, fusées, arbres de roues courts – longs de pont AV- Bols de direction. Tél. : 02.47.57.19.51. visible dept 37

● V. moteur moto chewille Opel olympia, complet, non grippé. Prix : 2 500 euros. alainvmili@gmail.com. Tél. : 06.16.33.22.86.

● V. 8th army jerrycan, daté 1943, couleur sable BMB, étanche. Prix : 50 euros. jmvbox@hotmail.com

● V. Vase d'expansion pour Jeep Willys ou Ford, très belle qualité sous forme de kit, réf WOA6940 Prix 167.44 euros ttc WWW.JEEPEST.COM expédition 24/48 heures. Tél. : 03 29 89 03 03.

● V. un essieu de remorque Jeep en bon état, sans les ressorts. Tél. : 00.32(0)498/752124. Prix : 100 euros ferme. leruthalbert@yahoo.fr

● V. 2 ailes rondes pour remorques Bantam ou Willys en très bon état. Tél. : 00.32(0)498/752124. Prix : 100 euros A débattre. leruthalbert@yahoo.fr

● E. 2 crochets de PB pour jeep Willys MB/Ford GPW. J›en ai 2 de GMC ou Dodge (un peu plus longs) à échanger, en très bon état et passé à l›antirouille rouge brun. N›hésitez pas à me contacter si vous avez. Si pas intéressé par un échange, je veux bien les acheter. jackcpe@skynet.be

● V. Carburateur CARTER WO pour Jeep Willys ou Ford, rénovation. Professionnel, prêt à monter, réf WOA1223REV Prix 344.45 euros ttc. WWW.JEEPEST.COM expédition 24/48 heures. Tél. : 03 29 89 03 03. Photo 9

● E. moteur Mercedes diesel complet contre moteur d›origine de Willys. Tél. : +32.47.45.54.616. xp67@hotmail.be

● E. bobine 12v autolite avec vis de masse contre bobine 6v autolite avec vis de masse. fynepix@gmail.com

● E. boulonnerie Ford contre boulonnerie Willys EC. Tél. : 06.83.86.15.58. olivier.34@orange.fr

● E. Culasse et pipe d'eau de Jeep MA très rare. À l'échange contre de la pièces de slat Photo sur demande. slatgrill@icloud.com

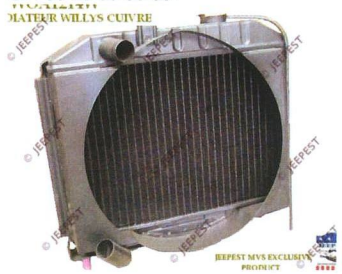
● V. Caisse Jeep Willys/Ford/Hotchkiss «made in France» disponible en grande quantité réf. WOA12233W Prix à partir de 2 188.68 euros ttc. Visiter notre site internet, stock complet JEEP/DODGE/GMC. WWW.JEEPEST.COM. Tél. : 03 29 89 03 03.

● E. Feux arrière de Ford GP À l'échange contre de la pièces de slat... Prix : 0 euros A débattre. Slatgrill@icloud.com

● E. 4 pneus neuf, 600/16, contre 4 pneus en 650/16 neuf, peu importe la marque. Les pneus se trouvent sur Antibes (côte d'Azur). Je remercie les personnes qui ne sont pas intéressées, mais plutôt curieuses, ne pas me faire perdre mon temps en me faisant parvenir des Messages inutiles. Je prendrai contact, avec les personnes qui seront intéressées par cet échange. dmjfica@gmail.com

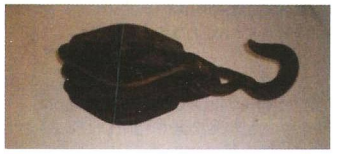
● V. Armature de siège en bon état général. Manque la tôle d›assise, la tôle de dossier à été remplacée, mais proprement. Prix : 140 euros ferme. jmicklean@gmail.com

● V. Radiateur Jeep Willys adaptable Ford/Hotchkiss, production exclusive JEEPEST, excellente qualité réf. WOA1214W Prix 382.72 ttc. Visiter notre site internet, stock complet JEEP/DODGE/GMC. WWW.JEEPEST.COM. Tél. : 03 29 89 03 03.



● V. Commutateur 2 positions (DR-1994023). Prix : 50 euros HT. Tél. : 04.76.64.43.56 et notre site www.jeep-dodge-gmc.com

● V. Poulie double gorges (Câble Diamètre 200mm). Prix : 110 euros HT. Tél. : 04.76.64.43.56 et notre site www.jeep-dodge-gmc.com



● V. Elingue de traction 2 mètres (diamètre 21mm). Prix : 70 euros HT pièce. Tél. : 04.76.64.43.56 et notre site www.jeep-dodge-gmc.com

● V. une douzaine de cordelettes pour fixation d'une bâche de remorque 1/4 T, longueur 38 centimètres pour un diamètre de 4 millimètres, échange bienvenu, si non prix colissimo, inclus. Prix : 35 euros ferme. kvot@aol.com

● V. une boite de vitesse et son transfert (4x4) entièrement refait de A à Z par professionnel, travail garanti avec pièces d'origine pour le prix de l'ensemble (2000 euros) A débattre Tél. : 04.98.18.95.98. roger.guerin@scarlet.be

● V. A v 2 tourillons de bol de fusée Ford, marqués avec le f, Fdp en plus, contact par téléphone. Prix : 25 euros ferme. Tél. : 06.07.49.75.83. isabelle.robert39@wanadoo.fr

● V. Je me sépare d'une jante de combat originale. - Sablée, apprêtée anti rouille + 3 couches d'OD. - Les 2 plaquettes originales sont présentes - Les trous ne sont pas ovalisés - Pas de rouille. - Prêt à être remontée. Envoi possible à votre demande (Attention Fdp...) Possibilité de se rencontrer à Bastogne. Photos supplémentaires sur demande. Prix : 140 euros ferme. archi.leroy@gmail.com

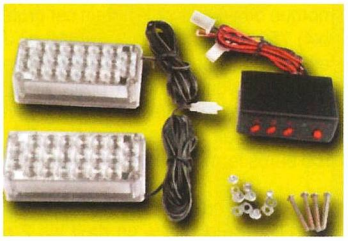
● V. Réservoir Jeep Willys ou Ford, production exclusive JEEPEST «made in France», en promotion actuellement réf. WOA6618 Prix 340 euros ttc au lieu de 382.72euros ttc. WWW.JEEPEST.COM. Tél. : 03 29 89 03 03. Photo 12

● V. Arbre de roue court Mle slat. Très bon état. Prix : 220 euros ferme. jmicklean@gmail.com

● V. pompe à essence de marque AC, pour Jeep. Datée 44. Bon état, fonctionne très bien. Vente, car trouvé Mle pour ma Ford. Prix : 60 euros ferme. jmicklean@gmail.com

● V. Paire de lames de ressorts avant, 8 lames. L'ensemble en bon état. Pas Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 160 euros ferme. Tél. : 01 69 44 02 76. noemail@noemail.com

● V. pour signalisation de véhicules feux flash stroboscopique 22 leds 12 V blanc/bleu, rouge/bleu, blanc rouge ou bleu avec centrale clignotante 3 modes, dimensions 10 x 4.3 x 2.4 cm. 35 € la paire. Disponible aussi modèles à 48 leds. Renseignements : psrrzn@aol.com ou 0624 930 851.



● V. Bonjour, Vend pare brise de jeep MB avec cadre US et WWII. Le cadre de pare brise est quasiment complet il manque seulement, les barres de compas, et les deux pattes pour les crochets capots. Le pare brise lui est complet. Le tout a été sablé, traité et peint en olive drab (jeep sud E**), il y a 1 an. Les joints sont souples. Et les vitres non fendues. Le prix est de 300 euros. Ferme. minifred281288@hotmail.com

● V. 2 pneus de marque KLEBER TRT en 6,50 x 16 usures 40% Prix : 100 euros. A prendre sur place, photos par internet sur demande. Merci à tous. Prix : 100 euros ferme. coprfrance@aol.com

● V. barrette neuve de branchement faisceau électrique de véhicule convient pour restauration véhicule ancien ou véhicule militaire ou remorque envoi par lettre max ou a prendre sur place port compris. Prix : 6 euros ferme Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. lot de bord, composée de Pelles (US et FR), de Haches, et une Baladeuse 24v. Pelles US -> 30 euros l'unité. Pelles FR -> 25 euros l'unité. Haches -> 25 euros l'unité. Baladeuse -> 40 euros. Toutes les pelles, haches et la baladeuse ont été prises en photo. Premier contact par mail pour que je vous passe le dossier photo que vous puissiez faire votre choix. Prix : 30 euros. A débattre. militaire22@hotmail.com

Restom
Catalogue 2012
NOUVEAU
Contre 3 timbres téléchargement gratuit sur le site :
www.restom.net
Kits traitement réservoir
(garanti résistant SP95; SP98; SP95-E10; Gazole)
20 ans d'expérience
Liquide de frein SILICONE homologué DOT5
Epoxy pour Châssis/Cadres
Peinture anticorrosion pour moteurs
Peintures échappement
Détachant aluminium
Nettoyage des aluminiums
Dérouillant phosphatant
+ de 150 produits
sur www.restom.net
Couleurs Peintures standards : US Army, Vert OTAN, Vert Armée française R090
Peintures toutes teintes sur demande
20, rue du 1er Mai - 71500 LOUHANS - Tél. : 03 85 74 95 60

● V. aile de jeep occase 40 euros. Prix : 40 euros. A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. caisse armurier pleine 3 ech. Pour toute les armes US WW2 avec tous les outils spéciaux 25 kgs neuve en caisse 41k 8425 kit. Prix : 250 euros. A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Phares Willys, complets : coques, cerclages, vis de fixation sur support, câblages gainés, optique (mais à ampoule). Bonne qualité La paire : 150 euros. A débattre. jmicklean@gmail.com

● V. filtre air AC pour slat grill ou early Ford pièce neuve de re-fabrication photo sur demande curieux s'abstenir. Prix : 450 euros ferme. Tél. : 06 79 94 04 99. michel.frustin@wanadoo.fr

● V. un ensemble boite de vitesses et transfert pour slat de début 42(boite de vitesses bouchons cote passager bien sur)boites reconditionnées. 800 euros.pas d expédition vu le poids! cdlt. Tél. : 06.98.77.15.41. dfanet@wanadoo.fr

● V. 13 boulons f - 1 pompe à eau f GPW - 2 pompes à huile f GPW - 1 feu blackout f -2 pédales fonte f - 1 fixation f de lames de ressorts - 1 tête de pont f GPW. Possibilité photos, possibilité colissimo + 10euros. Prix : 200 euros A débattre Tél. : 03.86.32.42.47. joelcheval@orange.fr

● V. banquette GMC Chevrolet tôlé neuve. Prix : 200 euros. A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Bouchon radiateur Ford : 65 euros Bouchon radiateur Willys : 45 euros Carburateur Carter : 110 euros. Contacteur pied de phares Ford : 30 euros Oeillet («F» peu visible) : 15 euros Photos sur demande Tirette de capot US : 15 euros. jmicklean@gmail.com

● V. pour jeep aéroportées britannique ensemble pare choc avant support de roue pièce pour volant démontable plus plaque para britannique I ensemble 500 euros très belle reproduction volant Sheller noir 90 euros un support de batterie de slatgrill nos 100 euros un mano +30-30 Willys slatgrill 250 euros. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● V. av vis platiné pour rl26 Briggs et Straton USA WW2 kit. Prix : 20 euros A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. bon état d›usage, manque l›ampoule du feu, origine allemande, colissimo inclus dans le prix, photo sur demande. Prix : 400 euros ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. Contacteur à pied code/phare d›origine delco-remy pat. n°2283630. Prix : 20 euros A débattre. Tél. : 06.83.86.15.58. olivier.34@orange.fr

● V. bras de tendeur Ford/dynamo (marquage Ford avec vis de réglage Ford) Prix : 60 euros ferme Tél. : 06.83.86.15.58. olivier.34@orange.fr

● V. poulie de Ward d autre dispo pour Half Track autocar diamond toutes de lot de bord. Prix : 200 euros. A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. PORTES VINYL JEEP M201, Bon état, à prendre sur place. 10 Euros pièce. A débattre Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. une sirène française avec feu rouge, allumage indépendant, 24 volts, pièce de démontage dans son jus, parfait état de fonctionnement. Photos sur simple demande. Colissimo inclus. Prix : 325 euros ferme. kvot@aol.com

● V. Klaxon Sparton 6V en excellent état à vendre. «SPARTON», JACKSON, MICH. U.S.A., MODEL #R2-14 Port 50 Euros. Prix : 500 euros. A débattre Tél. : +1 609 902 2358

● V. av huile gl4 hypoid ep 80w90 qualité GL4 possibilité de livraison sur dpt limitrophes. Prix : 25 euros ferme. isabelle.robert39@wanadoo.fr

● V. Vend sirène 24 volts, fonctionne aussi en 12 volts, état d'usage légèrement cabossée, prix incluant le port. Prix : 135 euros ferme. parparbirdiepar@aol.com

● V. 10 joints neufs échappement + port. Prix : 5 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. bouchon radiateur Willys nos avec chainette frais en sus. Prix : 50 euros. A débattre. hermamane@hotmail.fr

● V. une cuve de filtre à huile de marque purolator. Prête à monter. Prix : 50 euros. A débattre. guiguif1@orange.fr

● V. Bâche et sellerie fabrication us neuf bâche été Et sellerie complet avec les accoudoirs en toile épaisse avec sont odeur typique. Prix : 600 euros A débattre. Tél. : 06.50.46.75.81. romi2404@gmail.com

● V. Serrures de coffres à outils à clé H700 pour jeep Willys ou Ford. 80 euros la paire. Ferme. jmicklean@gmail.com

● V. Carburateur Zénith, fabrication Française identique au carburateur carter pour jeep Le tag d›origine est présent Entièrement restauré par professionnel .Démonté et nettoyé complètement intérieur comme extérieur, tous les réglages effectués Embase phosphatées gris/noir comme a l›origine Livré avec joint d›embase neuf Prêt a installer frais de port de 9 euros pour la France. Prix : 180 euros ferme Tél. : 02.33.47.16.48. lauchu@orange.fr

● V. siège conducteur jeep early Ford GPW en bon état avec un beau marquage Ford sur le dossier. Prix : 250 euros ferme. philheret@gmail.com

● V. boite de vitesses et transfert de jeep Ford GPW early US WW2 ensemble de démontage 100 pour 100 Ford dans son jus de l'époque jamais ouvert très rare maintenant idéal pour une jeep US WW2. Prix : 500 euros ferme. philheret@gmail.com

● V. porte fusil dans sa housse, pièce de démontage dans son jus plutôt bon. Photos disponibles. Port non compris. Prix : 85 euros ferme. kvot@aol.com

● V. deux Jantes CJ TBE. Prix pour le lot. Prix : 150 euros A débattre. hubnomade@gmail.com

● V. calandre early WC52 neuve de stock. Prix : 50 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. élingue Ward (de flèche) Sherman 200 euros également de Half Track 100 euros neuve de stock. Prix : 100 euros A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. cal 50 pièce de fouille Normandie. Prix : 1000 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. av pièces Ford, toutes marquées du f ou GPW chape de pont 40euros. Levier dble de direction 80 euros. Entraineur de moyeu 40 euros. Levier bol de fusée les 280 euros différentiel + couronne+pignon 280 euros. Chapeau de palier de diff. les 2+4 boulons 25 euros possibilité de faire une offre pour le lot, contact par tel de préférence. Tél. : 06.07.49.75.83. isabelle.robert39@wanadoo.fr

Vous cherchez, vous vendez un véhicule rare... Un char !!!
Un mot, un geste
Trucks & tracks service fait le reste
Bientôt disponible
Dodge carryall WC53 - Ford GPA
Harley wla wlc - Half-track - Stuart M5A1
Sherman - Chaffee M24 - Schwimmwagen
Contactez nous !!! Tél. : 0032(0) 475/28.39.54
delruekarl@hotmail.com

● V. Paire de phares Willys, excellent état, fils et gaines d›origine en très bon état d'utilisation. Complets. Prix : 250 euros A débattre. jmicklean@gmail.com

● V. Calandre Ford, bon état général, pas de rouille, pas de déformation. Trous de clignotants à boucher. Prix : 200 euros A débattre. jmicklean@gmail.com

● V. Volant Sheller, vert, excellent état, pas de fissure. Prêt à être monté. Sheller 5 photos sur demande. Prix : 190 euros ferme. jmicklean@gmail.com

● V. arbre de transmission arrière de jeep Willys mb standard (gros tube) de marque spicer USA très bon état aucun jeu niveau cannelures devient rare de nos jours. Prix : 150 euros ferme. philheret@gmail.com

● V. outils pour chenille de char US WW2 neuf de stock avec levier pour clips de chenilles. Prix : 100 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Cadre de pare-brise M 201 neuf (MDCAB), jamais posé. Prix : 210 euros A débattre. Tél. : 06.48.27.07.86. fahrschule@hotmail.fr

● V. support avertisseur D›origine 35euros. Pipe à eau sur culasse 30euros. Tube air filtre/coude sur culasse marquage peu courant f-GPW-9627-B 50euros. 2 gougeons de fixation radiateur Ford 30 euros (photos sur demande) Tél. : 06.83.86.15.58. olivier.34@orange.fr

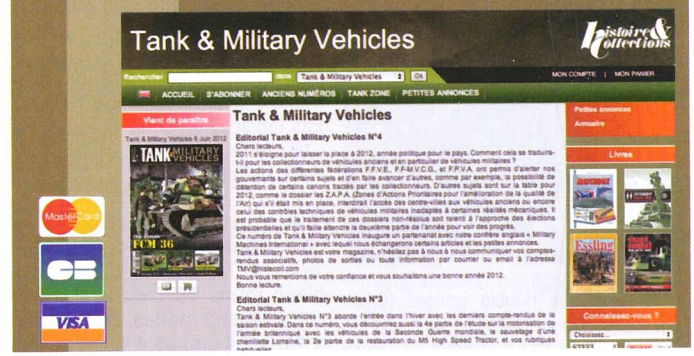
● V. av bois de pare choc fabriqué en bois exotique au cotes d›origine, envoi possible avec fdp de 6 euros. Prix : 35 euros ferme. Tél. : 06.07.49.75.83. isabelle.robert39@wanadoo.fr

● V. Paire de ressorts arrière à 10 lames. L›ensemble en bon état. Pas Email - Téléphoner après 20 h. Prix : 180 euros ferme Tél. : 01 69 44 02 76. noemail@noemail.com

● V. un mano d'eau US d'origine complet avec sa sonde à restaurer prix port compris pour la FRANCE. Prix : 150 euros A débattre. jeep20100@gmail.com

● V. arbre de transmission arrière Willlys d'époque prix port compris pour la FRANCE photo sur demande. Prix : 50 euros A débattre. jeep20100@gmail.com

● V.un siège complet pour véhicule anglais canadien monté avec ses rails propre mais à sabler/ prix port non compris. Prix : 40 euros A débattre. jeep20100@gmail.com de radiateur F - 1 compteur T° - 2 poi

Histoire & Collections
TANK & MILITARY VEHICLES
vous propose l'achat en ligne
de ses revues et livres
par paiement sécurisé sur le site
www.histoireetcollections.fr
ou
www.tank-zone.com

Tank & Military Vehicles
Tank & Military Vehicles
Editorial Tank & Military Vehicles N°4
Editorial Tank & Military Vehicles N°3

● V. deux pneus de jeep de marque continental 60% d›usure (idéale remorque ou pour du tout terrain car profilé 4x4) 750x16 transport C Titan 10 pli Je les vend 100 euros avec les chambres a air. J›ai également un pneu military 60% d›usure en 750x16 50 euros sans chambre a air Cordialement Eric. Prix : 100 euros ferme. lajeepdu91@yahoo.fr

● V. av carter de bol de fusée marqué GP, un gauche + un droit les 2 en tbe, me contacter par tel envoi possible +10 euros. Prix : 80 euros A débattre Tél. : 06.07.49.75.83. isabelle.robert39@wanadoo.fr

● V. Compteur en miles pour jeep Dodge GMC tbe. Prix : 100 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Clé à choc us pour lot7 ou Ward. Prix : 150 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. jerrican USMC à eau tbe. Prix : 70 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. deux pneus quasi neuf type ballon profil military 11x20 12 ply montée sur jantes Ward la FRANCE avec deux chambres a air neuves dont une roue déjà montée (jante montée sur pneu avec chambre neuve) à prendre sur place. Prix : 400 euros ferme Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. vis de filtre a air early Willys (1941-1942) pour le prix de 10 euro que j›ai payé, pièce d›origine port gratuit. Prix : 10 euros ferme. Tél. : 04.98.18.95.98. roger.guerin@scarlet.be

● V. feux latéral US WW2 kd pour remorque black out et feux orange. Prix : 24 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. 2 jantes de Jeep CJ BE. Prix : 100 euros A débattre. hubnomade@gmail.com

● V. sirène en 6 volts de marque Sanor, non testée, colissimo inclus. Photos sur demande. Prix : 175 euros ferme. jeepek@aol.com

● V. un mount tripod pour 50 année 1943. Photo à la demande. Merci. Prix : 600 euros A débattre. Tél. : 06.20.24.42.17. alfa91@hotmail.fr

● V. roue «increvable Baudou 825 x 150 sur roue 5 x 50 code chenille» Photos à le demande. Merci. Prix : 230 euros A débattre Tél. : 06.20.24.42.17. alfa91@hotmail.fr

● V. un système APX L937 en bon état. Photos sur demande. Merci. Prix : 120 euros A débattre. Tél. : 06.20.24.42.17. alfa91@hotmail.fr

● V. démarreur pour GMC en bon état. Photos sur demande. Merci. Prix : 100 euros A débattre. Tél. : 06.20.24.42.17. alfa91@hotmail.fr

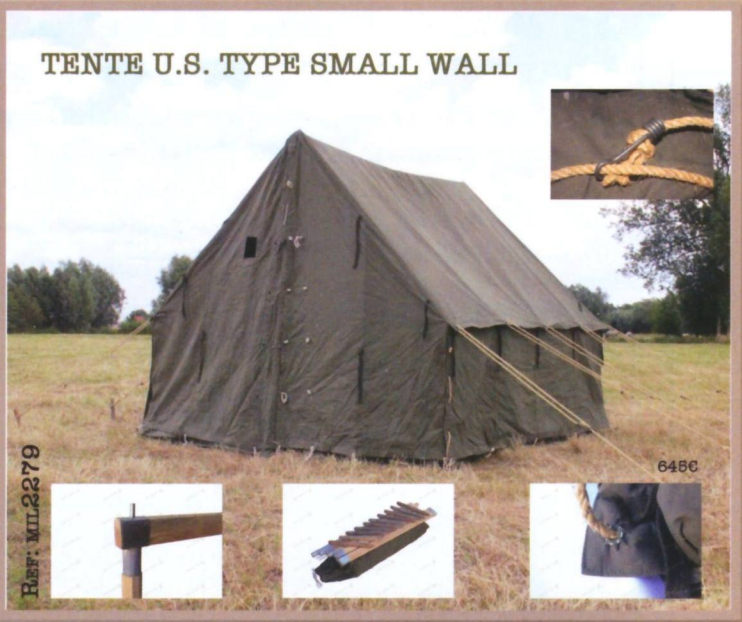
● V. For sale NOS WWII Firestone F-40 spark plugs (Federal Stock No. 17-P-5365) for MB GPW GPA CJ2A M201 Price $300 (235 Euros) = 1 box (10 spark plugs). Prix : 235 euros ferme Tél. : gpwlcww2@yahoo.com

Rejoignez-nous sur JEEPSUDEST.COM

Sirène 6-12-24V 154€
Ref/: wox664d

Ref mil2207
Drapeau USA brodé 38,27€
Coton 48 étoiles 90x150cm

TENTE U.S. TYPE SMALL WALL



Ref: MIL2279
645€

Kit embrayage JEEP 178,20€
Ref:WO801300KIT1

Kit complet rep carbu 52,86€
Ref:woa6840

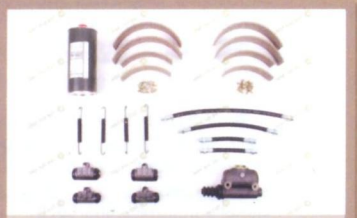
BROWNING CAL.50 100% ACIER

869,99€

Riveteuse garniture 40,46€
Ref:tool044

Kit rails DODGE
Pour 4x4 ou 6x6

6-12V
Demarreur Jeep NEUF 326,51€
WOA1245-WOA7679



Kit freinage JEEP 306,18€
Ref:WOA556KIT1

Pour toute commande prise avant midi livraison chez vous en france métropolitaine le lendemain en option express

VISA VPC

JEEP SUD-EST

JEEPSUDEST.COM
IMPORT - EXPORT

JEEP SUD-EST - VILLAGE ERO - RN7
84700 SORGUES
Tél.: +33 (0)4 90 39 56 27
Fax : +33(0)4 90 39 86 29

MILITRACKS

En 2013, le Musée d'Overloon
le musée national de guerre des Pays-Bas
organise Militracks encore et également une grande bourse de militaria

SAMEDI 18 MAI 09.00-17.00 heures

DIMANCHE 19 MAI 09.00-17.00 heures

Entrée €12,- par jour par personne

Emplacement et adresse de la bourse de militaria: Liberty Park, Museumpark 1, 5825 AM Overloon (les Pays-Bas).
Plus d'informations sur les activités pendant la foire bientôt disponibles sur le site: www.militracks.nl
Email: markt@militracks.nl

● V. le système d'allumage complet dynamo, relais, bougies et allumeur en bon état. Photos sur demande. Merci. Prix : 250 euros A débattre Tél. : 06.20.24.42.17. alfa91@hotmail.fr

● V. caisse M201 pour un bon en carrosserie. Disponible sur Grenoble 38 visible A+ Moon. Prix : 300 euros A débattre. Tél. : 06.22.40.78.26. monier.l@free.fr

● V. av housse de pare brise en toile, stock armée française marquage G-503-76-98476 neuve, contact par tel. Prix : 80 euros A débattre Tél. : 06.07.49.75.83. isabelle.robert@wanadoo.fr

● V. Arbre court de MA, excellent état. Faire offre. jmicklean@gmail.com

● V. Portes Et Rideaux Toile Neufs Armée, Photos sur demande. Prix : 160 euros ferme. Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

DOCUMENTATION

● V. manuel instruction sur la conduites des véhicules militaires et la formation des conducteurs ; référence militaire TTA 303 en bon état vendu 8 euros. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel édité pour les troupes françaises de la radio de la jeep daté 2e GM. Prix : 18 euros. A débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. TM du manuel de la radio de jeep édité par les USA en langue française pour les troupes françaises daté 2e GM. Prix : 20 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. manuel pistolet mitrailleur PM MAT 49 en bon état référence militaire MAT 1021 vendu 5 euros frais de port inclus. Prix : 5 euros ferme. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel des unités automobile de transport référence militaire TRN 103 vendu 8 euros frais de port inclus. Prix : 8 euros A débattre. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. doc boussole anglaise MK1, référence militaire MAT 1884 en bon état vendu 5 euros frais de port inclus. Prix : 5 euros A débattre. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

RADIO MILITAIRE

● V. standard téléphonique BD 72 pur jus US, trop lourd pour être expédié, photos sur demande. Prix : 300 euros ferme. kvot@aol.com

● V. manuel de dépannage du trpp8 ou prc6 en très bon état pour remise en état de l émetteur récepteur nombreux schémas référence militaire trs 2400 ou mat 6156 vendu 15 euros frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● E. Boite de quartz de radio de jeep ou échange contre paquetage US sac collectif ou infirmier. Prix : 30 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. BC 1000 avec boite a pile (vide), antenne, combiné et brelage. Colissimo inclus. Prix : 300 euros Prix ferme. kvot@aol.com

● V. du modèle FM 85 en TBE pour radio SCR694 ou ANGRC9 port en sus rens. sur demande. Prix : 90 euros ferme. Tél. : 06.80.90.14.25. fvpatwagner@aol.com

● V. Bc 1000 Fr avec brelage et antenne, non opérationnel, belle pièce pour commémos et reconstitutions. Colissimo inclus. Prix : 250 euros ferme. Legasfou@aol.com

● V. contacteur on-off US neuf pour radio ou autre port compris envoi par lettre max. Prix : 6 euros A débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. TRVP 13 complet, poste, mounting, antennes, embase BX 33, MP 50, combine, HP et câbles, pas d'expédition. Prix : 400 euros ferme. legasfou@aol.com

● V. AB 15 GR neuve jamais montée pour support MP 50 15 euros envoi postal a vos frais. Prix : 15 euros ferme Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. les trois premiers brins d'antenne style US, Blanc/bleu, bleu/rouge et rouge /jaune. Port compris. Prix : 45 euros ferme. kvot@aol.com

● V. Loue un ensemble de six talkies walkies Motorola XTN 446, pas de licence, usage libre 3 à 5 kilomètres de portée suivant configuration. Prix en fonction de la durée de prêt. Prix : 50 euros ferme. Legasfou@aol.com

● V. magnifique téléphone de campagne US neuf modèles 44 préemballé par l'armée française (fonctionne). Prix : 40 euros A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Angrc/9 complète pour véhicule et campagne, cinq gros sacs à prendre en IDF, pas d›expédition. Prix : 500 euros ferme. roulemapoule14@aol.com

● V. radio BC 1000 FR en bonne état avec accessoires a prendre sur place. Prix : 200 euros A débattre Tél. : 06.85.12.59.66. warriors-us@orange.fr

● V. un AN/GRC9 complet avec couvercle en BON ETAT port en sus si envoi. Prix : 95 euros A débattre Tél. : 06.80.90.14.25. fvpatwagner@aol.com

● V. amplificateur AM 66 armée française en exe port en sus si envoi. Prix : 85 euros A débattre Tél. : 06.80.90.14.25. fvpatwagner@aol.com

● V. mat support d›antenne ou de gyrophare pour P4, Marmon, Tp 3 etc etc, photos sur demande. Prix : 50 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. guide operateur de l AN/VRC 9-10 en très bon état référence militaire MAT 6094 vendu 5 euros frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● E ou à louer quatre talkies Kenwood, quinze canaux, sans licence, pour convoi, promenades, commemos ou reconstitutions. Matériel professionnel, portée maxi 4/5 kilomètres. Prix : 300 euros ferme. Legasfou@aol.com

● V. embase Ohio brass, support MP 50 et les trois premiers brins d›antenne avec une housse, le tout colissimo inclus. Prix : 230 euros ferme. kvot@aol.com

● V. Rare embase MP 22 A, très bel état avec sa contre plaque, photo sur demande. Prix : 250 euros ferme. pmk1402@hotmail.fr

● V. téléphone US prévoir port. Prix : 25 euros ferme Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Kit De Visserie Du scr 694 GRC9 sur Dodge ou autre paquet lourd port compris. Prix : 18 euros A débattre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. clef de réglage de la radio de jeep+port. Prix : 10 euros ferme. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. radio militaire ER 40, bel état cosmétique, aucune idée du fonctionnement, photos sur demande, colissimo inclus. Prix : 175 euros ferme. kvot@aol.com

● V. micro testé et en bon état 25 euros. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel operateur radio en bon état référence militaire MAT 6076 ou TRS 2100 vendu 5 euros frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel en bon état radio AN vrc 16 a 18 référence militaire TRS 2233 vendu 5 euros frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel en bon état de radio AN VRC 8 à 10 référence militaire TRS 2234 vendu 5 euros frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel operateur sur radio TRPP 15 A en bon état vendu 5 euros frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

SURPLUS

● E. lance amarre marine c/ Thompson 8e ou autre. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Pour mettre en décoration dans vos anciennes lors d'expositions, vend vieux clubs de golf des années 1900 à 1970 . Budget suivant année et état. Prix : 10 euros A débattre. Parparbirdiepar@aol.com

● V. Jerrican Wehrmacht 1942, KRATTSTOFF 20L. Prix : 20 euros A

débattre Tél. : 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. bureau de campagne avec ses clefs EN. Prix : 100 euros A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. brancard pliant premier modèle ttbe. Prix : 100 euros A débattre Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. sangle type SOA époque indo Algérie en lin pouvant servir de sangle de traction pour remorquage ou autre prévoir port. Prix : 30 euros A débattre Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. bureau dans une caisse avec clef pour officier. Prix : 100 euros A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● V. Reste trois polos beige (1 small, 2 médium) et un bleu médium, soldes à 20 euros colissimo inclus plus des autocollants, profitez en vite. Prix : 20 euros ferme. kvot@aol.com

● V. brancard US tbe avec marquage. Prix : 90 euros A débattre. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

RECHERCHE

VEHICULES

● R. jeep à restaurer même sans papier/moteur prix max 3 000 euros merci. chevir@live.fr

● R. une moto XT 500, si vous êtes vendeur, merci de me contacter. philippebauchet@sfr.fr.

MATERIEL DIVERS

● R. un chariot allemand en bois model 750kg ou 1000 kg en bon état étudie toute proposition, échange possible contre if8 ou autre. mickael_herry@hotmail.fr

● R. remorque d›infanterie M3A4 d'origine ainsi que pièces. Si vous avez quoique ce soit n'hésitez pas à me contacter. Merci, Nico. Tél. : 06.80.42.56.77. bestofnico@yahoo.fr

● R. un châssis Jeep Ford GPW, en bon état, à acheter ou à échanger contre un châssis Willys MB GSM 00.32(0)498/752124. Tél. : 0498/752124. leruthalbert@yahoo.fr

● R. association achète original ou copie de canon 37mm ou ensemble sans canon (on en possède un faire proposition avec photo. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

PIECES DETACHEES

● R. Decontaminateur 2,5l Jeep Hotchkiss M201, avec ou sans support. Étudie et répond à toute proposition. Tél. : 0329324425 jean-paul.peche@wanadoo.fr

● R. phare black-out Dodge WC52, compte-tours avec cable de transmission pour Latil M7T1. Tél. : 03.26.72.73.15.

● R. Cradle réglable pour scout + différentiel AV pour Half-Track white. Tél. le soir : 03.89.53.73.80.

● R. mécanisme embrayage Ford GPW marqué F (GPW) NOS ou TBE. Enrico. Danila_dallaserra@libero.it

● R. de pièces détachées d'origine Ford. Tél. : 06.08.32.68.93. r.line31@free.fr

● R. un support de roue de secours pour Ford GPW 2 trous. Je cherche aussi diverses pièces GPW pour une Ford de 1944 (mains arrière, arceau et supports arceau, compteur en miles et de température, une catadioptre, feux arrière, filtre a air et à huile...). Une personne m'a envoyé un mail mais je l'ai effacé par erreur. Merci. python61@noos.fr

● R. capot, calandre, par brise, caisse US année 42 à 43 pour Willys. olivier91_203@msn.com

● R. support tubulaire et encadrement US le tout d'origine US Willys. Merci faire offre avec photo. jeellys@orange.fr

● R. d'un cardan long en TBE de marque Rzeppa et de préférence en Ford. Echange possible contre autres pièces de jeep ou pièces Ford (si cardan Ford). Merci pour vos propositions Nicolas. Tél. : 06.80.42.56.77. bestofnico@yahoo.fr

● R. suis à la recherche du baudrier de MILITARY POLICE avec le porte Baton de Police. A débattre. Tél. : 06.19.43.74.45. bernardlagrandeur@orange.fr

● R. partie avant de l'arceau de sécurité de l'armée française pour en faire un six points. kvot@aol.com

● R. Vis + Ecrous #12 UNC têtes rondes bombées. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. un porte roue de secours d'origine 2 trous pour une Ford GPW. Je cherche aussi diverses pièces FORD. Merci. python61@noos.fr

● R. toutes pièces pour Weasel M29. Tél. : 06.74.50.85.55. vincentto@orange.fr

● R. ressorts av 8 lames avec compensateur+ cadre nu de pare brise ou épave sans cg. chantal.taino@gmail.com

● R. des arbres de roue pour pont arrière dont le style suit le moyeu Je joins une photo récupérée sur le net pour mieux illustrer ma demande. Merci, échange possible. jeep_w2@voila.fr

● R. bloc moteur GPW non fêlé, non fissuré. Faire propositions. prix raisonnable. webmaster@miljeep.com

● R. un panier de side pour une GNOME RHONE AX2. Tél. : 06.16.95.79.09. patrick.soupet@cegetel.net

● R. paire de chaines pour GPW merci à vous. hermamane@hotmail.fr

● R. un filtre a huile et son support et un radiateur pour WILLYS MA. CDLT. Tél. : 06.98.77.15.41. dfanet@wanadoo.fr

● R. un pare choc avant Ford d'origine, un pneus Ford reproduction. faire offre. Tél. : 06.86.47.19.04. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. de deux catadioptres Corcoran Brown originaux seulement. Ils peuvent être complets ou seulement les cadres. Merci. belzjean@gmail.com

● R. traverse avant châssis Willys MB. Tél. : 06.17.76.04.17. ncleserre@sfr.fr

● R. Capot Filterette Sprague 2 vis de fixation, avec ou sans plaque d'identification. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. une génératrice de jeep en 12 volt, merci pour votre intéret, amicalement rg. Tél. : 04.98.18.95.98. roger.guerin@scarlet.be

● R. un collecteur d'échappement pour une jeep Willys MB en bon état à prix raisonnable !!!! Tel : 00.32(0)498/752124. leuthalbert@yahoo.fr

● R. Fer de hache ou hache US avec ou sans marquage dont la longueur fait environ 19 cm et pas plus je ne veux pas de hache de Dodge Région Rhône Alpes. a_rechle@hotmail.com

● R. 4 pneus pour 40 boford canadiens tractés. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. plaque de protection du maitre cylindre version GPW. Nos ou TBE. merci étudie toute proposition. webmaster@miljeep.com

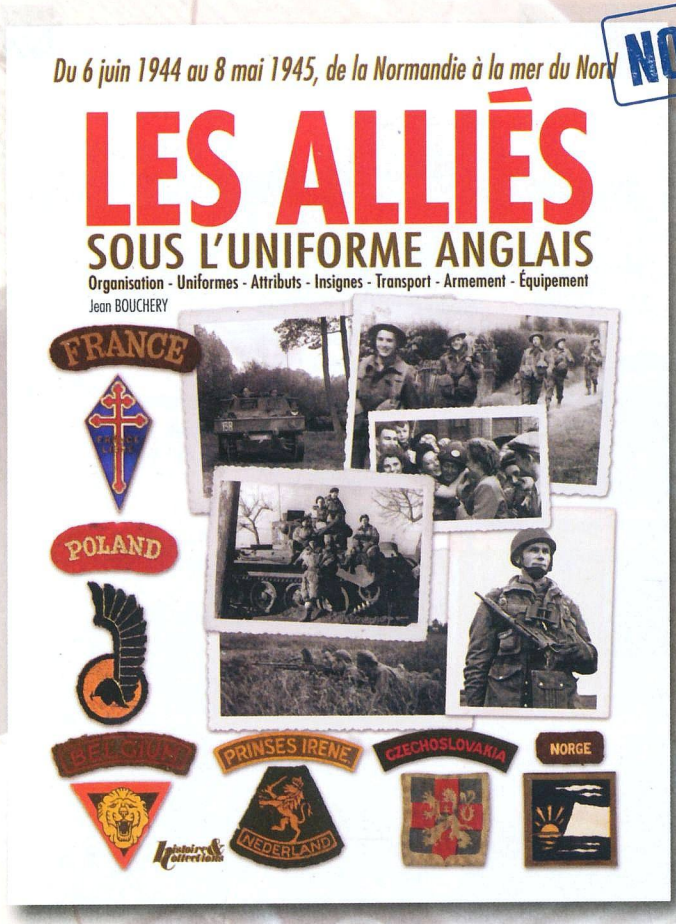
● R. bras double de direction NOS GPW ou WOF. merci. Etudie toutes propositions. webmaster@miljeep.com

● R. 2 cadres de catadioptre marque : Yankee - Reflex (modèle Ovale). Etudie toutes propositions. webmaster@miljeep.com

● R. une console pour faire tourner un moteur Godevil du même modèle que la photo ou autre. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. capot pour filterette, modèle avec deux vis (Willys). radinasse@gmail.com

Fleet Masters
Votre spécialiste des véhicules
construits dans les années 1939-1945
Véhicules de l'US Army tels que
Jeep MB/GPW, GMC
Dodge, Staff Cars mais surtout les modèles les plus rares
SERVICES :
Les véhicules sont importés par container des USA.
LE PRIX TOTAL COMPREND :
• Le véhicule
• Le transport inter-USA vers le port de New York
• Le transport maritime et le déchargement
• Le dédouanement et la TVA
• L'homologation du véhicule
Le contrôle technique ne sera pas compris dans ce prix et fera l'objet d'un accord entre Fleemasters et vous, suite à l'analyse technique du véhicule et son état général.
Pour de plus amples renseignements, n'hésitez pas à nous contacter
FLEEMASTERS & Co scs
Chemin de la Bruyère, 34
1473 Glabais Belgium
Tél. : +32-475 85 90 80
+32-476 56 37 48
E-mail : info@fleetmasters.be
www.fleetmasters.be

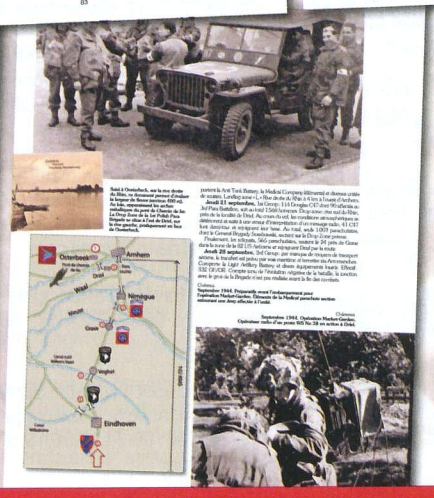


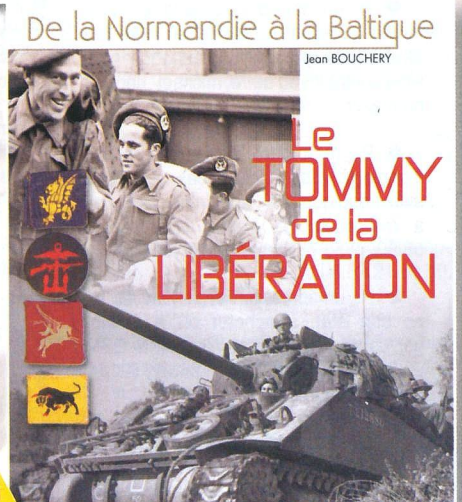
NOUVEAU

LES ALLIÉS SOUS L'UNIFORME ANGLAIS 1944-1945

Après *Le Tommy de la Libération* et *Le Canadien de la Libération*, ce livre conclut la vaste trilogie consacrée aux unités alliées engagées dans le libération du Nord-Ouest de l'Europe, sous le commandement anglo-canadien du 21th Army Group. Alors que bon nombre d'entre eux ont déjà affronté l'armée allemande depuis 1939, des milliers de volontaires rassemblés en Grande-Bretagne vont revêtir le Battledress de leurs frères d'armes britanniques, au côté desquels ils vont combattre des côtes normandes, le long de la Manche, jusqu'aux terres du IIIe Reich atteintes au printemps 1945. La multitude de détails contenus dans l'ouvrage permettra au lecteur, qu'il soit passionné d'histoire, de modélisme ou de reconstitution, de découvrir les particularismes de ces combattants motivés par la libération de leur patrie ■

150 pages • 23 x 31 cm • 300 photos • 37,95 € - ~~39,95€~~




De la Normandie à la Baltique
Jean BOUCHERY
Le TOMMY de la LIBÉRATION
coiffures • uniformes • insignes • équipements
organisation • armement • véhicules

RÉÉDITION des tomes 1 & 2 en un volume de 224 pages

● R. support de filtre à essence GPW marqué du Ford. Tél. : 06.74.13.35.13. a_rechle@hotmail.com

● R. Bâche de remorque Jeep BPW hollandaise en Vinyle avec passants pour 3 arceaux, origine ou reproduction. Tél. : 06.74.13.35.13. fsicard481@hotmail.com

● R. recherche tour de pare brise pour Dodge WC 21. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● R. pièces pour boite de vitesse en version nos WO638952 axe pignon marche AR. BV WO638948 axe pignon train fixe boite vitesse WOA739 pignon train fixe + entretoise + bagues. hubnomade@gmail.com

● R. les 2 plus grosses vis qui se trouvent sur le volant moteur (d›origine Fr apparemment) Le diamètre est de 14,30 mm. Voir le sujet de discussion sur le forum http://www.miljeep.com/modules/newbb_plus/viewtopic.php?topic_id=12466&forum=3 Merci de vos propositions pour me permettre d›avancer dans mon projet. cotonnecdavid@yahoo.fr

● R. pièces estampillées F (GPW) échange ou achat voici ma liste : pour une GPW de 42 (early) caisse standard - 1 phare complet F - 2 BO complet calandre F - 2 main par choc sup F - 2 coulisseaux arceaux F - 2 couvercles boite a outils F - 1 arceaux de bâche F - 1 support roue secours F - 1 pare brise complet F - 1 Support AR de hache F - 2 cabochons moyeux F - 1 crapaud de carbu F - 1 tube air sur culasse F - 1 support filtre à huile F - 1 ensemble essuie glace manuel - 2 feux AR F - 4 catadipotres F (guide) - 2 crochets laiton pare brise - 2 anneaux sangles porte F - 1 radiateur F - 1 bouchon de radiateur F - 1 compteur T° - 2 poignées arrière F - 2 amortisseurs avant gabriel F - caisse standard d'occas (arrière ok) - chainettes papillons pare brise /arceaux - tirettes starter /panel light - inter phares / bo - inter au pied - poignée frein à main F. Liste non exhaustive, monnaie d'échange (pas de vente) Sparton origine, arceau WOF, coulisseaux WOF, filterette Ford plaque laiton, bloc moteur Ford (GPW 33115) bloc moteur US, régulateur 24v M201,nombreuses pièces M201, etc... Etudie toutes propositions non farfelues ...). Tél. : 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● R. un pneu military pour jeep en 600X16. Tél. : 06.85.12.59.66. patrick-oursaire@orange.fr

● R. traverse avant châssis Willys MB. Tél. : 06.17.76.04.17. ncleserre@sfr.fr

● R. Bonjour, je suis acheteur d›un moteur diesel indenor xdp85 ou 88 en état de marche pour Willys MB. Prix : 300 euros A débattre Tél. : 06.03.12.89.71. rickyjeep@free.fr

● R. Kit Pignon NOS (planétaire et satellite) pour pignon de différentiel. Merci de faire offre webmaster@miljeep.com

● R. extincteur diamond T 969 qui se situe sur le marche pied. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

POUR RESERVER VOTRE
ESPACE PUBLICITAIRE

N'HESITEZ PAS À CONTACTER :

Séverine

Tél. : 01 40 21 17 99

E-MAIL : s.piffret@histecoll.com

5, avenue de la République
75 541 Paris Cedex 11

OFFRE SPECIALE

LA RUBRIQUE PETITES ANNONCES

Vous recherchez des pièces de rechange ou de la documentation technique, vous souhaitez vendre un véhicule ou nouer des contacts avec d'autres passionnés de votre région, cette rubrique est là pour vous y aider. Il vous suffit simplement de retourner le coupon ci-dessous avec votre règlement (voir tarif) et d'éventuelles photos.

FORMULE 1

Une PA texte sans photo dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

GRATUIT

FORMULE 2

Une PA texte avec photo couleur dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

6,50 €

PETITES ANNONCES PROFESSIONNELS

La rubrique Petites Annonces est également ouverte aux professionnels sous forme de modules encadrés. Pour tous renseignements et tarifs, contacter Séverine Piffret :

- par téléphone au 01 40 21 17 99
- par fax au 01 47 00 51 11
- par mail s.piffret@histecoll.com

PETITE ANNONCE

réservée aux PARTICULIERS

TMV010

Choisissez votre rubrique :

❑ Véhicules ❑ Pièces détachées ❑ Documentation

V. OU R.

Préciser V. (pour Vends) ou R. (pour Recherche) au début de votre annonce.

Gratuit sans photo
6,50 € avec photo

à adresser avec votre règlement à :
Histoire & Collections
5 avenue de la République
75541 PARIS cedex 11

● R. en origine un support roue de secoure haut et bas Ford, deux phares avant Ford, un compteur vitesse stewart et un mano température d›eau, un siège passager et une banquette arrière Ford, un cadre pare brise Ford et un pare choc avant Ford. Faire offre par mail, merci. philippe.delineau@orange.fr

● R. portes + cotés vinyle pour M201, vert ou camouflage. Faire offre. R. également tringles acier entre pare brise et 1er arceau. Faire offre. Merci. Tél. : 06.73.94.63.78. militaire22@hotmail.com

● R. un demi arbre de roue, le coté long, en type TRACTA en WOF et dont les portées pour la bague et le joint spi sont en bon état. Ou à défaut l arbre complet. Merci. Tél. : 06.80.55.00.11. guy.schirmer@wanadoo.fr

● R. tour de pare brise pour Dodge WC 21. Tél. : 03.86.82.88.36. y.dolin@libertysurf.fr

● R. bâche de remorque Jeep BPW hollandaise en Vinyle avec passants pour 3 arceaux, origine ou reproduction. Tél. : 06.74.13.35.13. fsicard481@hotmail.com

RADIO MILITAIRE

● R. SCR 714 pour weasel. dominiquecordonnier@wanadoo.fr

SURPLUS

● R. pièce ou moteur même cassé briggs & stratton série N. Tél. : 05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

● R. boite ronde en carton emballage de mine petit modèle ronde. Tél.:05.53.31.14.26. p.mureau@orange.fr

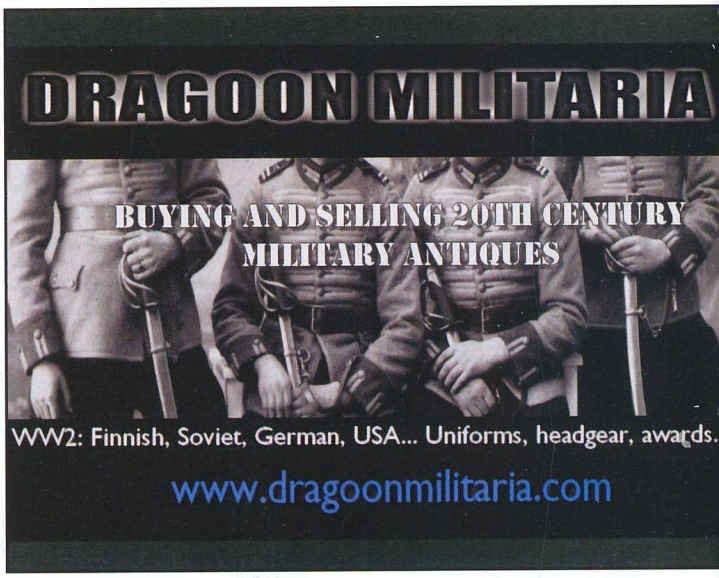
DOCUMENTATION

● R. de la documentation sur le canon de 75 MM sans recul et sur son trépied Revue militaire, revue technique, manuel d'utilisation, je cherche également une douille de 75mm / SR. Tél. : 00.32. 60.41.26.72. baillydid@hotmail.com

● R. Charge Utile HS N°8, Pinder + N°9 SF Vierzon + facs similés Charge Utile + Automobilia mensuels et HS. Faire offre. M. Gilles Bouygues. Tél. : 04.71.64.02.79.

PITIÉ POUR NOTRE SECRÉTARIAT !

Si vous n'utilisez pas notre grille d'annonce, merci de libeller votre P.A. sans redessiner la grille en attachant les lettres pour une meilleure lisibilité.


DRAGOON MILITARIA
BUYING AND SELLING 20TH CENTURY MILITARY ANTIQUES
WW2: Finnish, Soviet, German, USA... Uniforms, headgear, awards.
www.dragoonmilitaria.com

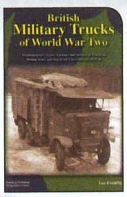
Bon de commande

www.librairie-ac.com

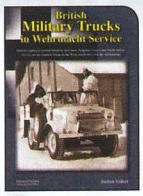
Boutique web spécialisée

A&C

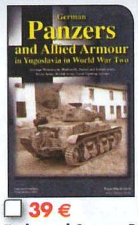
VEHICULES MILITAIRES



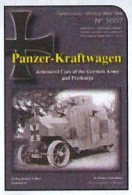
☐ **36,97 €**
British Military Trucks of WWII. Fascicule de 256 pages et 680 photos N&B.
Réf. 23376.



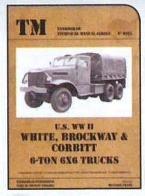
☐ **36,97 €**
British Military Trucks in Wehrmacht Service. Fascicule de 304 pages et 547 photos N&B.
Réf. 24007.



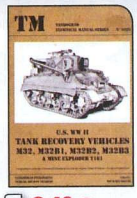
☐ **39 €**
Tankograd German Panzers and Allied Armour in Yugoslavia in WW Two. Fascicule 200 pages et 358 illustrations N&B.
Réf. 95986.



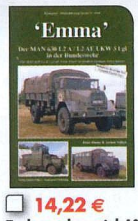
☐ **25 €**
Tankograd Panzer-Kraftwagen Armoured Cars of the German Army on Freikorps. Fascicule 96 pages et 152 illustrations N&B.
Réf. 95987



☐ **9,48 €**
Tankograd TM 25 : US WWII White, Broadway & Corbitt 6 Ton 6x6 Trucks. Manuel de 48 pages et 150-200 illustrations.
Réf. 24012.

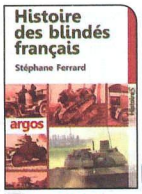


☐ **9,48 €**
Tankograd TM 26 : US WWII Tank Recovery Vehicles M32. 48 pages et 150-200 illustrations.
Réf. 24013.

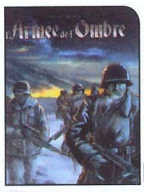


☐ **14,22 €**
Tankograd spezial 40 : Emma Der MAN 630 L2A / L2 AE LKW 5T GL. 72 pages illustrées de photos N&B.
Réf. 24009.

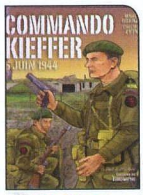
HISTOIRE



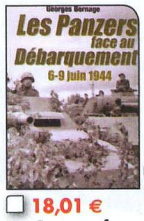
☐ **14,22 €**
Histoire des blindés français, par Stéphane Ferrard. 152 pages illustrées de 25 photos N&B et couleurs.
Réf. 23422.



☐ **12,80 €**
L'Armée de l'Ombre, Tome 1 L'hiver russe, par Olivier Speltens. Bande dessinée de 48 pages.
Réf. 28513.



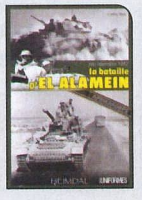
☐ **13,93 €**
Commando Kieffer - 6 Juin 1944, par M.Uderzo & P.Zytka. Bande Dessinée de 48 pages.
Réf. 80999.



☐ **18,01 €**
Les Panzers face au débarquement, par G. Bernage. 80 pages illustrées de 100 photos et profils de blindés.
Réf. 85818.

BATAILLES

☐ **38,44 €**
Versailles Kommandantur (1) Histoire de Versailles sous L'occupation par Bruno Renoult et Christophe Leguérandais. 230 pages illustrées de 400 photos N&B et couleurs.
Réf. 84418.



☐ **34,12 €**
La Bataille d'El Alamein-Juin-novembre 1942 par Cédric Mas. 128 pages illustrées de 165 photos couleurs.
Réf. 84487.

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 5 Avenue de la République - 75011 Paris

Nom & Prénom _____
Adresse _____
CP |_|_|_|_|_| Ville _____
Pays _____
Adresse e-mail _____
Téléphone _____
Règlement par : ☐ Mandat ☐ Chèque
☐ CB |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|
Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte : |_|_|_|
Date d'expiration : |_|_| / |_|_|
Signature :

Montant Total* : ..... €

TMV010

Frais de ports :1 ouvrage : 5 €; 2 ouvrages : 8 €; Ajouter 2 € par ouvrage supplémentaire. Ajouter 5 € par commande pour Europe - DOM TOM / Reste du monde nous contacter.

AIOLFI & Partners

AIOLFI & Partners

31 mai 2013 Hôtel des ventes de Caen

CAEN ENCHÈRES

agrément n° 2002-223
13, route de Trouville, 14000 Caen
+33 (0)231860813

«Vente aux enchères de véhicules militaires et pièces détachées provenant des surplus de l'ex Musée Août 44/Bataille de la Poche de Falaise suite à sa fermeture»

Autre véhicules Militaires et pièces détachées appartenant à divers dont : Weasel, Zundapp 750, Jeeps...

EXPERT

Didier Coste : + 33.6.60.64.60.85, leggueux@gmail.com

Renseignements : Xavier Aiolfi +33 (0) 607433805

www.aiolfi.com

© studio Régi'Arm

BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

ARRIVAGE PRODUCTION EXCLUSIVE JEEPEST

SUPPORT ROUE DE SECOURS 3 POINTS JEEP MB 41-43

ARMATURE SIEGE PILOTE JEEP MB

ARMATURE SIEGE PASSAGER JEEP MB/GPW

COUVERCLE COFFRE A OUTILS TYPE FORD GPW

SUPPORT PLIANT HACHE

PNEU MILITARY 600X16 PROFIL TYPE GOOD YEAR

DIRECTION JEEP MB/GPW

RADIATEUR WILLYS CUIVRE

BATI COFFRE AR GPW

RESERVOIR ESSENCE JEEP WILLYS MARQUE OLACO

VENTE PAR CORRESPONDANCE CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

EXPEDITIONS JOURNALIERES 24/48 H OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN
93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

COLLECTION JEEPEST UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

Liste complète de nos occasions sur www.jeepest.com

Restauration totale ou partielle de votre projet

Entretien à la carte. Passage au contrôle technique VL - PL

Transport léger - lourd toutes distances

+ 20 ANS D'EXPERIENCE

Rénovation moteur - boite avec essais et réglages

Véhicules US sélectionnés Etat surplus

Nicolas GEORGES et François MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service